Haftung der Eisenbahnen bei Verletzung und Tötung von Personen nach dem RG. vom 7. Juni 1871.

Inauguraldissertation

verfaßt und der

hohen rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät der

Kgl. Bayer. Julius-Maximilians-Universität Würzburg

zur Erlangung der rechtswissenschaftlichen Doktorwürde

vorgelegt von

Paul Hammer
in Würzburg.

München 1906.
J. Schweitzer Verlag (Arthur Sellier).

Haftung der Eisenbahnen bei Verletzung und Tötung von Personen nach dem RG. vom 7. Juni 1871.

Inauguraldissertation

verfaßt und der

hohen rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät der

Kgl. Bayer. Julius-Maximilians-Universität Würzburg

zur Erlangung der rechtswissenschaftlichen Doktorwürde

vorgelegt von

Paul Hammer

in Würzburg.

München 1906.

J. Schweitzer Verlag (Arthur Sellier).

Literaturverzeichnis.

Eger, Reichshaftpflichtgesetz, 5. Aufl. 1900.[1]) — Reindl, Das Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871. 1901. — Laß u. Maier, Haftpflichtrecht und Reichsversicherungsgesetzgebung, 2. Aufl. 1902. — Manes, Haftpflichtversicherung, 1902. — Weinrich, Die Haftpflicht wegen Körperverletzung und Tötung von Menschen, 2. Aufl. 1902. — Endemann, Die Haftpflicht der Eisenbahnen, Bergwerke ꝛc. 3. Aufl. 1885. — Endemann, Das Recht der Eisenbahnen, 1886. — Stenographische Berichte über die Verhandlungen des Deutschen Reichstags. I. Legislaturperiode, I. Session 1871. Bd. 1. — Sammlung sämtlicher Drucksachen des Deutschen Reichstags. I. Legislaturperiode, I. Session 1871. Bd. 1. — Eger, Eisenbahnrechtliche Entscheidungen. — Dernburg, Das bürgerliche Recht des Deutschen Reichs und Preußens. — Endemann, Lehrbuch des bürgerlichen Rechts. — Schollmeyer, Das Recht der einzelnen Schuldverhältnisse im Bürgerlichen Gesetzbuch. 2. Aufl. 1904. — Wäntig, Haftung für fremde unerlaubte Handlungen. 1875. — Croissant, Haftpflicht und eigenes Verschulden. 1893. — Exner, Der Begriff der höheren Gewalt. 1883. — Oertmann, Die Vorteilsausgleichung beim Schadensersatzanspruch im römischen und deutschen bürgerlichen Recht. 1901. — Liszt, Die Deliktsobligationen im System des Bürgerlichen Gesetzbuchs. 1898. — Weyl, System der Verschuldensbegriffe im Bürgerlichen Gesetzbuch. 1905. — Planck, Kommentar zum BGB. 3. Aufl. — Staudinger, Kommentar zum BGB. 2. Aufl. — Schollmeyer, Recht der Schuldverhältnisse (Komm.) 1900. — Mugdan, Die gesamten Materialien zum Bürgerlichen Gesetzbuch für das Deutsche Reich. — Motive zum Entwurf eines Bürgerlichen Gesetzbuchs (Amtliche Ausgabe). — Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts. — Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen. — Entscheidungen des Reichsgerichts in Strafsachen. — Seufferts Archiv für Entscheidungen der obersten Gerichte in deutschen Staaten. — Gruchot, Beiträge zur Erläuterung des deutschen Rechts. — Lauterbach, Collegium theoretico-practicum Pandectarum. Tübingen, 3. Bd. 1714—1718. — Glück, Ausführliche Erläuterung zu den Pandekten. — Dernburg, Pandekten, Berlin 1886. — Windscheid, Pandekten 1900. — Arndts Pandekten 1889. — Brinz, Pandekten 1879. — Salkowsky, Lehrbuch der Institutionen. — Rivière, Codes français, Paris 1887. — Lyon Caen & Renault, Traité de droit commercial — Aubry & Rau, Cours de droit civil français. Paris 1871. — Emile Agollas, Manuel de droit civil. Paris. — Demolombe, Traité de contracts 1877. — Zachariae Puchelt, Handbuch des französischen Zivilrechts 1875. — Graef, Unfallversicherungsgesetze 1900. — Piloty, Arbeiterversicherungsgesetze des deutschen Reichs. 2. Aufl. — Piloty, Das Reichsunfallversicherungsrecht. 1893. — Woedtke, Unfallversicherungsgesetz 1901. — Handbuch der Unfallversicherung. 1901. — Rosin, Das Recht der Arbeiterversicherung. 1890. — Juristische Wochenschrift 1890—1905. — Blätter für Rechtsanwendung 1899—1905. — Archiv für zivilistische Praxis. — Deutsche Juristenzeitung 1900—1905. — Das Recht 1900—1905. — Zeitschrift für Rechtspflege in Bayern 1905. — Grünhuts Zeitschrift für das Privat- und öffentliche Recht der Gegenwart — Goldschmidt, Zeitschrift für Handelsrecht. — Olshausen, Kommentar zum RStGB. 1901. — Frank, Kommentar zum RStGB. 1903. — Staub, Kommentar zum HGB. 1900.

[1]) Die Mitte Februar 1906 erschienene sechste Auflage Egers ist in ihren Grundzügen nicht verändert.

Abkürzungen.

HG. = Haftpflichtgesetz.

Sten. B. d. RTV. = Stenographische Berichte über die Verhandlungen des deutschen Reichstags, I. Legislaturperiode I. Session 1871. Bd. 1.

RG. = Reichsgericht.

Entsch. in Zivils. = Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen.

BGB. = Bürgerliches Gesetzbuch.

HGB. = Handelsgesetzbuch.

CPO. = Civilprozeßordnung.

JW. = Juristische Wochenschrift.

Bl. f. RA. = Blätter für Rechtsanwendung.

Entsch. d. ROH. = Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts.

Eisenb. Entsch. = Egers eisenbahnrechtliche Entscheidungen.

GVUG. = Gewerbeunfallversicherungsgesetz.

Seuff. Arch. = Seufferts Archiv für Entscheidungen der obersten Gerichte in deutschen Staaten.

E. = Entscheidungen des Reichsgerichts in Strafsachen.

§ 1. Stellung des Reichshaftpflichtgesetzes im Rechtssystem.

Dem entwickelten römischen und gemeinen Recht lag der Gedanke zugrunde, daß nur derjenige den von ihm verursachten Schaden zu ersetzen brauchte, der ihn vorsätzlich oder fahrlässig verschuldet hat. Zur Klagbegründung der actio ex lege Aquilia gehörte nicht bloß der Nachweis, daß ein Schaden entstanden und daß ihn der Beklagte verursacht, sondern auch der weitere Nachweis, daß dieser Schaden von dem Beklagten verschuldet worden ist.[1]) Auf ähnlichen Grundsätzen beruhte auch die Pflicht zum Schadensersatz nach französischem, bayerischem und preußischem Recht.

Als mit der fortschreitenden Entwicklung der Industrie sich auch die Unfälle in den Fabrikbetrieben und Maschinenanlagen mehrten, da zeigte es sich bald, daß das bisherige Recht dem Verletzten einen ausreichenden Schutz nicht gewähren konnte. Nicht nur war dem Verletzten der Nachweis eines Verschuldens auf Seite des Unternehmers ungemein dadurch erschwert, daß er in den seltensten Fällen einen Einblick in den Betrieb des Unternehmers hatte, — der Unternehmer sorgte begreiflicherweise seinerseits dafür, daß nach dem Unfalle alles beseitigt wurde, was ihm als Verschulden hätte angerechnet werden können — jener Nachweis wurde überdies durch die strengen formellen Beweistheorien der damaligen Prozeßgesetze dem Verletzten vielfach geradezu unmöglich gemacht.

Diesen dringendsten Bedürfnissen wurde durch das Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 Rechnung getragen.[2]) Es war als ein Notgesetz gedacht, bis es in einer späteren Zeit gelingen würde, das Obligationenrecht für das gesamte Deutsche Reich einheitlich zu regeln. So kam es auch, daß man das neue Gesetz auf die Eisenbahnunternehmungen und die in § 2 des Gesetzes angeführten Betriebe beschränkte.

Der Unternehmer eines Eisenbahnbetriebs sollte nunmehr schlechthin für jeden Schaden haften, der dadurch entsteht, daß bei dem Betrieb der Eisenbahn ein Mensch getötet oder körperlich verletzt wird, sofern er nicht beweist, daß der Unfall durch höhere Gewalt oder durch eigenes Verschulden des Getöteten oder Verletzten verursacht ist.[3])

Das Vorbild der Haftung des Eisenbahnunternehmers nach § 1 HG. für den in seinem Betrieb enstandenen Schaden bis zum Nachweis höherer Gewalt

---

[1]) Vergl. Dernburg, Bürgerliches Recht, II, 1 S. 60 ff.

[2]) Vergl. hierzu Rosin, Das Recht der Arbeiterversicherung, 1890, S. 5 ff.

[3]) § 1 des Haftpflichtgesetzes. § 2 des Gesetzes betrifft die Bergwerke, Steinbrüche, Gräbereien und Fabriken. Hier ist die Haftung des Unternehmers nicht so streng, wie bei den Eisenbahnunternehmungen. Hier muß dem Unternehmer oder einem Angestellten desselben ein Verschulden nachgewiesen sein. Die vorliegende Arbeit möge indessen zunächst auf die Haftpflicht des Eisenbahnunternehmers nach § 1 des Haftpflichtgesetzes beschränkt sein.

oder eigenen Verschuldens des Verletzten bildet § 25 des alten preußischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838: [1])

„Die Gesellschaft ist zum Schadensersatz verpflichtet für allen Schaden, welcher bei der Beförderung auf der Bahn an den auf derselben beförderten Personen und Gütern oder auch anderen Personen und deren Sachen entsteht und sie kann sich von dieser Verpflichtung nur durch den Beweis befreien, daß der Schaden entweder durch eigene Schuld des Beschädigten oder durch einen unabwendbaren äußeren Zufall bewirkt worden ist."

Auf diese Bestimmung ist denn auch § 1 HG. im wesentlichen aufgebaut worden; für das Gebiet des preußischen Eisenbahngesetzes hat das Haftpflichtgesetz wenig Neues gebracht.

Die strenge Haftung, wie sie das preußische Eisenbahngesetz nicht nur für Beschädigung von Gütern, sondern auch bei Verletzungen von Personen vorschrieb, glaubte man um so eher auch in das neue Reichsgesetz übernehmen zu können, als bereits nach Art. 395 des alten HGB. [2]) die Eisenbahn, soweit sie als Frachtführer in Betracht kam, in allen Gebieten des früheren deutschen Bundes für den Schaden, welcher durch Verlust oder Beschädigung des Frachtgutes seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden war, schlechthin aufkommen mußte, sofern sie nicht beweisen konnte, daß der Verlust oder die Beschädigung durch höhere Gewalt oder durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes, namentlich durch inneren Verderb, Schwinden, gewöhnliche Leckage u. dgl. oder durch äußerliche, nicht erkennbare Mängel der Verpackung entstanden war.

In den österreichischen Staaten hatte man wenige Jahre nach der Entstehung des Handelsgesetzbuchs diese strenge Haftung des Eisenbahnunternehmers nach Art. 395 auch auf Verletzungen von Personen ausgedehnt, mochten sie in einem Vertragsverhältnis zu dem Unternehmer gestanden haben oder nicht. [3])

All diese Umstände, namentlich aber die Verschiedenheit der Haftung eines Eisenbahnunternehmers in den einzelnen deutschen Rechtsgebieten ließen eine einheitliche Regelung der Haftpflicht der Eisenbahn für Verletzungen von Personen im Betrieb durch Reichsgesetz um so dringlicher erscheinen.

Obwohl nun der Unternehmer nach § 1 HG. für gewöhnlichen Zufall bis zum Nachweis höherer Gewalt haften sollte, wagte man doch nicht eine derartige Abweichung von den Grundsätzen des gemeinen Rechts, eine Haftung ohne Verschulden, offen anzuerkennen, man sagte, das Verschulden des Betriebsunternehmers sei so lange zu präsumieren, bis der Nachweis höherer Gewalt oder eigenen Verschuldens des Verletzten geführt sei. Dies rechtfertigte man damit, daß doch in den meisten Fällen den Unternehmer ein Verschulden treffe. Denn gerade bei den Eisenbahnen habe die Entwickelung der Technik, die Entwickelung der Gesichtspunkte, welche vom polizeilichen Standpunkt zu beobachten seien, in bezug auf die zutage liegenden Eisenbahnen eine solche Höhe erreicht, daß in der Tat fast in allen Fällen bei strenger Beobachtung dessen, was man kennen gelernt habe und was vorgeschrieben sei, ein Schaden umgangen werden könne. [4])

Die Auffassung der Motive, die die Haftung des Unternehmers mit

[1]) Abgedruckt in der Gesetzessammlung für die k. preuß. Staaten von Keil und Dr. Gallenkamp.

[2]) Vergl. hierzu Motive S. 7.

[3]) Gesetz vom 5. März 1869.

[4]) Vergl. Motive S. 7; Sten. B. d. RTB. S. 206.

einem präsumptiven Verschulden zu begründen versuchen, ist heute fast allgemein aufgegeben. [1])

Die Verpflichtung des Unternehmers ist eine reine obligatio ex lege.[2])

Zutreffend hat Exner[3]) die Haftpflicht des Eisenbahnunternehmers mit einer Zwangsversicherung zu Lasten der Unternehmer eines Eisenbahnbetriebs verglichen. Die Haftung des Unternehmers nach § 1 HG. ist nach ihrer Natur verwandt mit der römischrechtlichen custodia, wonach der, der mit Wissen und Willen des dominus eine fremde Sache zur Aufbewahrung übernahm, sei es, daß es ausdrücklich vereinbart war oder nicht, dafür einzustehen hatte, rem salvam fore. Wie weit diese custodia ging, war Frage des einzelnen Falls und der privaten Vereinbarung. Es war auch nach gemeinem Recht keineswegs unklar, daß der eine Vertragsteil für jeden Verlust der Sache, und sei es durch vis maior, einzustehen hatte. Daß der Haftung des Unternehmers nach § 1 HG., wenigstens soweit es sich um Verletzungen von Personen handelt, die in einem bestimmten Vertragsverhältnis zu dem Unternehmer stehen, der Gedanke an eine derartige custodia zugrunde liegt, wird nach den Ausführungen im Reichstag nicht bestritten werden können. So wenig aber die Haftung aus der gemeinrechtlichen custodia begrifflich ein Verschulden des Kustodienten voraussetzt, so wenig darf die Haftpflicht des Eisenbahnunternehmers nach dem Haftpflichtgesetz mit einem Verschulden desselben im Betrieb in Zusammenhang gebracht werden.

Die Haftpflicht des Unternehmers kann freilich nicht auf einen Garantievertrag mit dem Verletzten gegründet werden; haftet doch der Unternehmer auch dann, wenn dritte Personen beim Betrieb der Eisenbahn verletzt werden, denen sich der Unternehmer durch keinen Vertrag verpflichtet hat.

Aber der rechtliche Gedanke ist kein anderer, nur daß an Stelle einer obligatio ex contractu eine obligatio ex lege getreten ist.

Die Haftpflicht des Unternehmers ist keine Deliktsobligation, sondern eine durch das Gesetz begründete Garantiepflicht, die durch zwei Einreden ausgeschlossen werden kann: höherer Gewalt und eines eigenen Verschuldens des Verletzten.

Solche gesetzliche Garantiepflichten kehren in unserem modernen Recht häufig wieder. Man denke nur an die Haftung des Tierhalters, des Eisenbahnfrachtführers nach § 456 des neuen HGB., an die Haftung der Post u. s. w.

Die Haftung des Tierhalters ist freilich im 25. Titel des II. Buches des BGB. unter den „unerlaubten Handlungen" geregelt, aber um deswillen ist sie noch lange nicht zur Deliktsobligation geworden. Es wäre ein Irrtum, unter „unerlaubten Handlungen" nur schuldhafte Deliktshandlungen verstehen zu wollen. Mit der Bezeichnung „Unerlaubte Handlungen" faßt das Gesetz schuldhafte Handlungen wie Handlungen ohne jedes Verschulden, die den Täter zu Schadensersatz verpflichten, zusammen. Es waren vor allem praktische Rücksichten, welche den Gesetzgeber veranlaßten, alle diese Fälle in einem Titel zu regeln.

---

[1]) Vergl. Eger, Reichshaftpflichtgesetz 5. Aufl. S. 2; Exner, Begriff der höheren Gewalt, Wien 1883 S. 38; Laß u. Maier, Haftpflichtrecht 1902 S. 100.
Dagegen: Weinrich, Die Haftpflicht wegen Körperverletzung und Tötung eines Menschen 2. Aufl. S. 142.

[2]) Dies ist auch die Auffassung d. RG. (Entsch. in Zivils. Bd. 57 S. 55).

[3]) Exner a. a. O. S. 38.

§ 2. Aenderungen des Gesetzes.

Das Haftpflichtgesetz in seiner ursprünglichen Fassung vom 7. Juni 1871 ist im Laufe der Jahre mehrfach geändert worden.

Zuerst durch die Einführung der ZPO. vom 30. Januar 1877. § 6 des Reichshaftpflichtgesetzes wurde durch § 13 Ziff. 3 EG. zur ZPO. aufgehoben; er war durch §§ 286, 287 ZPO. überflüssig geworden. Eine weitere Aenderung betraf die Zuständigkeit des obersten Gerichtshofes in § 10 des Gesetzes.

Tiefgreifender war die Umgestaltung, welche das Haftpflichtgesetz durch die Einführung des Bürgerlichen Gesetzbuchs erlitten hat. Die Kommission hatte es sich zum Ziele gesetzt, das Haftpflichtgesetz mit den Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs in Einklang zu bringen.[1]) Es wurden §§ 3, 5, 7, 8, 9 des HG. durch Art. 42 des EG. z. BGB. aufgehoben und durch neue Bestimmungen ersetzt, zum Teil Bestimmungen des BGB. über den Umfang der Ersatzpflicht aus dem 25. Titel des Rechtes der Schuldverhältnisse für anwendbar erklärt.

§ 3. Verhältnis des Reichshaftpflichtgesetzes zu anderen Reichsgesetzen und zu Landesrecht.

I. Verhältnis zu anderen Reichsgesetzen, insbesondere zum Bürgerlichen Gesetzbuch.

Wie eben ausgeführt wurde, hat das Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch das Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 aufrecht erhalten, es ist ein Sonderrecht der Eisenbahnen und der in § 2 des Gesetzes bezeichneten Betriebe geblieben.

Die Stellung des Haftpflichtgesetzes als einer lex specialis im Rechtssystem bringt es nun mit sich, daß nicht ohne weiteres die allgemeinen Bestimmungen des BGB. wie z. B. über Schadensersatz usw. Anwendung finden dürfen.

Zum Teil ist die Anwendung ausdrücklich vorgeschrieben worden; Art. 42 EG. zum BGB. hat zahlreiche Vorschriften aus dem 25. Titel des II. Buchs über unerlaubte Handlungen für anwendbar erklärt und mit Recht weist Planck in den Bemerkungen zu Art. 42 darauf hin, daß das Gesetz, wenn es eine Anwendung der übrigen Bestimmungen des 25. Titels gewollt hätte, außer auf die §§ 843, 844 auch noch auf die anderen Paragraphen hätte verweisen müssen. Ebenso verneint z. B. auch das Reichsgericht in einer seiner neuesten Entscheidungen vom 8. Februar 1904, Entsch. in Zivils. Bd. 57 S. 52 die Anwendbarkeit des § 845 BGB. mit der Begründung, daß das Reichshaftpflichtgesetz einen Ersatz nur in bestimmten Grenzen, nicht nach Maßgabe der allgemeinen zivilrechtlichen Normen über Schadensersatz oder im Umfang der Ersatzpflicht bei unerlaubten Handlungen gewähren wolle.

Darüber darf man aber nicht vergessen, daß das Haftpflichtgesetz den Schadensersatzanspruch des Verletzten nur in bestimmten Beziehungen regelt und daher notwendig in dem allgemeinen bürgerlichen Recht seine Ergänzung findet. Nur soweit gesetzliche Bestimmungen des BGB. mit dem Inhalt und dem Zweck des Haftpflichtgesetzes im Widerspruch stehen, ist eine Anwendung dieser Vor-

[1]) Motive bei Mugdan 1, S. 11.

schriften ausgeschlossen.[1]) Im übrigen muß aber das Recht des BGB. ergänzend zur Anwendung kommen. Dies gilt namentlich von den Bestimmungen des BGB. im allgemeinen Teil und im II. Buch, dem Recht der Schuldverhältnisse, wie ja auch das Haftpflichtgesetz selbst im § 8 z. B. auf die Vorschriften des BGB. über die Verjährung ausdrücklich hingewiesen hat. Selbst von den Bestimmungen des 25. Titels des II. Buchs kann nicht von vornherein behauptet werden, daß sie mit den Gedanken des Haftpflichtgesetzes unvereinbar wären. § 823 ff. BGB. regeln nicht nur die Schadensersatzpflicht bei schuldhaften unerlaubten Handlungen, sondern wie schon oben hervorgehoben wurde, auch die Ersatzpflicht von Personen, die für einen entstandenen Schaden haften, ohne daß ihnen ein Verschulden zur Last fällt. Daß Vorschriften, welche nur für schuldhafte unerlaubte Handlungen gelten, keine Anwendung finden können, ergibt sich aus der rechtlichen Natur der Haftung des Unternehmers als einer obligatio ex lege, eine Haftung ohne Verschulden. Dagegen wird man die Anwendung derjenigen Bestimmungen des 25. Titels, welche für unerlaubte Handlungen schlechthin ohne Rücksicht auf ein Verschulden gelten, nur dann ausschließen dürfen, wenn die anzuwendende Vorschrift mit dem Zweck und Inhalt des Haftpflichtgesetzes im Widerspruch steht. So wird man kein Bedenken tragen dürfen, z. B. § 840 Abs. 1 auf das Haftpflichtrecht anzuwenden, obwohl § 840 nicht ausdrücklich in Art. 42 zitiert worden ist. Dagegen darf z. B. § 847 BGB., der zweifellos für die Fälle schuldhafter und schuldloser Verletzung in gleicher Weise gilt, deshalb keine Anwendung finden, weil er dem Zweck des Haftpflichtgesetzes widerspricht, welches den Umfang der Schadensersatzpflicht des Unternehmers unter Ausschluß anderer gesetzlicher Bestimmungen feststellen wollte, soweit die Klage des Ersatzberechtigten nur auf den Tatbestand des § 1 oder § 2 HG. gestützt wird.

Das Gesetz vom 7. Juni 1871 ist eine lex specialis der Eisenbahnen und der in § 2 bezeichneten Betriebe, aber kein Sonderrecht in dem Sinne, daß dadurch jede, vielleicht weitergehende Haftung des Unternehmers nach anderen Reichsgesetzen als dem Haftpflichtgesetz ausgeschlossen wird, wenn auch nach ihrem besonderen, in § 1 und 2 HG. nicht enthaltenen Tatbestand eine Haftung des Unternehmers für den entstandenen Schaden begründet wird. Dies ist in § 9 HG. ausdrücklich anerkannt worden:

> „Die gesetzlichen Vorschriften, nach welchen außer den in diesem Gesetz vorgesehenen Fällen der Unternehmer einer in den §§ 1, 2 bezeichneten Anlage oder eine andere Person, insbesondere wegen eines eigenen Verschuldens für den bei dem Betriebe der Anlage durch Tötung oder Körperverletzung eines Menschen entstandenen Schaden haftet, bleiben unberührt."

Demnach kann der Verletzte seine Schadensersatzklage nicht bloß auf § 1 HG., sondern daneben auch auf § 823 BGB. stützen und auf diese Weise Schmerzensgeld und Schadensersatz für entgangene Dienste nach §§ 845, 847 BGB. von dem Unternehmer verlangen. Nur muß in solchen Fällen von dem Verletzten auch der Nachweis geführt werden, daß den Unternehmer an dem Unfall ein Verschulden trifft.

Die Zulässigkeit einer solchen Klage kann nach dem Wortlaut des § 9 HG. nicht in Frage stehen, sie entspricht der Absicht des Gesetzgebers und der bisherigen Praxis unserer obersten Gerichte.[2])

---

[1]) Vergl. Urt. 24. November 1902, Entsch. in Zivils. Bd. 53 S. 75; 5. Februar 1903. JW. 1903, S. 158. Schierlinger in den Bl. f. RA. 1905, S. 109 ff.

[2]) Entsch. d. ROHG. Bd. 24 S. 311, S. 115; RG. 17. Februar 1885, Eisenb. Entsch. Bd. IV S. 47, Urt. v. 2. April 1886. Eisenb. Entsch. Bd. VI S. 1.

II. Verhältnis zu Landesrecht.

Schwieriger ist es, das Verhältnis des Haftpflichtgesetzes zu den Bestimmungen der Landesrechte festzustellen. Man wird zweckmäßig von der ursprünglichen Fassung des § 9 des HG. ausgehen. § 9 lautete:

„Die Bestimmungen der Landesgesetze, nach welchen außer den in diesem Gesetz vorgesehenen Fällen der Unternehmer einer in den §§ 1 und 2 bezeichneten Anlagen oder eine andere Person, insbesondere wegen eines eigenen Verschuldens für den bei dem Betriebe der Anlage durch Tötung oder Körperverletzung eines Menschen entstandenen Schaden haftet, bleiben unberührt.

Die Vorschriften der §§ 3, 4, 6 bis 8 finden auch in diesen Fällen Anwendung, jedoch unbeschadet derjenigen Bestimmungen der Landesgesetze, welche dem Beschädigten einen höheren Ersatzanspruch gewähren."

Es soll hier der alte Streit nicht mehr entschieden werden, ob jene landesgesetzlichen Vorschriften, welche die gleichen Tatbestände behandelten wie § 1 und § 2 HG., selbst wenn sie für den Beschädigten einen höheren Ersatzanspruch begründeten als die Bestimmungen des Gesetzes vom 7. Juni 1871 durch § 9 HG. aufgehoben werden sollten, oder ob in solchen Fällen die landesgesetzlichen Vorschriften neben dem Haftpflichtgesetz fortbestehen sollten, so daß der Verletzte die Wahl hatte, seinen Anspruch auf das Gesetz vom 7. Juni 1871 oder auf die landesgesetzlichen Bestimmungen zu gründen.[1])

So viel stand aber jedenfalls fest, daß Landesgesetze, welche im Widerspruche mit den Bestimmungen des Gesetzes vom 7. Juni 1871 standen, die, wie eine Entscheidung des Reichsgerichts sagt,[2]) „mit den Bestimmungen des Gesetzes unvereinbar und nach der zweifellosen Absicht des Gesetzgebers für ausgeschlossen zu erachten waren", durch § 9 beseitigt worden sind.

Dieser § 9 des Haftpflichtgesetzes ist nunmehr durch Art. 42 EG. z. BGB. aufgehoben und durch die folgende, bereits vorhin erwähnte neue Bestimmung ersetzt worden:

„Die gesetzlichen Vorschriften, nach welchen außer den in diesem Gesetz vorhergesehenen Fällen der Unternehmer einer in den §§ 1, 2 bezeichneten Anlagen oder eine andere Person insbesondere wegen eines eigenen Verschuldens für den bei dem Betriebe der Anlage durch Tötung oder Körperverletzung eines Menschen entstandenen Schadens haftet, bleiben unberührt."

Die Motive[3]) bemerken hierzu:

„In § 9 Abs. 1 des HG.[4]) sind die Bestimmungen der Landesgesetze aufrecht erhalten, nach welchen außer den in diesem Gesetz vorgesehenen Fällen der Unternehmer einer in den §§ 1, 2 bezeichneten Anlagen oder eine andere Person, insbesondere wegen eines eigenen Verschuldens, für den bei dem Betriebe der Anlage durch Tötung oder Körperverletzung entstandenen Schaden haftet. Solche landesgesetzliche Vorschriften werden mit dem BGB. hinfällig. Es kommen nur noch Reichsgesetze, darunter die Unfallversicherungsgesetze und namentlich das BGB. in Betracht. Dem entspricht die Ersetzung der Eingangsworte: „Die

---

[1]) Das Reichsgericht hatte sich der letzteren Anschauung angeschlossen, vergl. Eger a. a. O. S. 585 ff.

[2]) RG. Urt. 17. Februar 1885. Eisenb. Entsch. Bd. IV. S. 47.

[3]) Mugdan, Mat. d. BGB. Bd. 1, S. 11 ff.

[4]) d. i. ältere Fassung.

Bestimmungen der Landesgesetze" durch den allgemeinen Ausdruck: „die gesetzlichen Vorschriften".

Danach hat es den Anschein, als ob alle landesgesetzlichen Vorschriften ein für allemal ausgeschlossen wären, deren Gegenstand eine Ersatzpflicht des Unternehmers eines Eisenbahnbetriebes oder der in § 2 bezeichneten Betriebe für Verletzungen von Personen bilden würde.

Nun sollen aber nach Art. 105 EG. z. BGB. die landesgesetzlichen Vorschriften unberührt bleiben, nach welchen der Unternehmer eines Eisenbahnbetriebes oder eines anderen mit gemeiner Gefahr verbundenen Betriebes für den aus dem Betriebe entstehenden Schaden in weiterem Umfang als nach den Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs verantwortlich ist.

Daß Art. 105 EG. z. BGB. § 9 des HG. wiederum einschränken wollte, ist nicht anzunehmen, zumal, wenn man die Entstehungsgeschichte des Art. 105 ins Auge faßt. Die unmittelbare Veranlassung gab der Wunsch der preußischen Regierung, den § 25 des preußischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 aufrecht zu erhalten, welcher die Haftung des Eisenbahnunternehmers für Sachschaden ähnlich bestimmte, wie für Verletzung und Tötung von Personen.

Diesem Wunsch wollte man in Art. 105 entsprechen, man ging noch über den Antrag Preußens hinaus und ermächtigte die Regierungen allgemein, im Wege der Landesgesetzgebung die Ersatzpflicht der Unternehmer gefährlicher Betriebe für Beschädigung von Sachen oder Verletzung von Personen in diesen Betrieben gegenüber den Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuches zu erhöhen.

Der Vorbehalt des Art. 105 ermächtigt zwar die Landesgesetzgebung für solche Fälle von den Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches abzuweichen, nicht aber auch zu Abweichungen von anderen Reichsgesetzen, namentlich dem Reichshaftpflichtgesetz. Ein Vorbehalt zugunsten der Landesgesetze gegenüber dem Reichshaftpflichtgesetze müßte in diesem selbst getroffen sein.[1])

Im einzelnen ergibt sich daraus folgendes:

1. Es unterliegt keinem Zweifel, daß Landesrecht die Haftung eines Eisenbahnunternehmers auf zufällige Beschädigung einer Sache ausdehnen kann.

2. Andererseits kann Landesrecht entgegen den Bestimmungen des Reichshaftpflichtgesetzes trotz des scheinbar allgemein gefaßten Vorbehalts in Art. 105 EG. z. BGB. die Haftpflicht des Unternehmers für Verletzung und Tötung von Personen nicht herabmindern, aber auch nicht erhöhen, wenn und soweit die tatsächlichen Voraussetzungen der §§ 1 und 2 des Gesetzes vom 7. 6. 1871 zutreffen und der Anspruch auf HG. gegründet wird. Soweit der Tatbestand der §§ 1, 2 HG. nicht zutrifft, kann Landesrecht auf Grund des Vorbehalt in Art. 105 EG. z. BGB. die Haftung des Unternehmers für Verletzung und Tötung von Personen auch über die Haftung hinaus erhöhen, welche die Bestimmungen des BGB. dem Unternehmer auferlegen, nicht aber dieselben herabmindern. Daß §§ 1, 2 HG. nicht zutreffen, kann seinen Grund sowohl darin haben, daß es sich um einen Betrieb handelt, der nicht zu den in §§ 1, 2 HG. bezeichneten Betrieben gehört, als auch darin, daß es sich um einen Unfall handelt, für den der Unternehmer des an sich unter §§ 1 oder 2 des HG. fallenden Betriebes nach den Bestimmungen des HG. nicht haften würde,

[1]) Urt. d. RG. vom 8. Februar 1904. Entsch. in Zivils. Bd. 57 S. 57 ff.

wenn z. B. der Unfall durch den Betrieb der Eisenbahn verursacht, nicht aber „bei“ dem Betrieb entstanden ist. In beiden Fällen müßte bürgerliches Recht zur Anwendung kommen und diese Bestimmungen zu ändern, ist die Landesgesetzgebung nach Art. 105 befugt.[1])

Wenn BGB. diesen Vorbehalt in Art. 105 auf die Haftung für Sachschaden hätte beschränken wollen, so hätte dies in Art. 105 ausdrücklich gesagt werden müssen. Dies ist nicht geschehen, es sprechen die Motive vielmehr gegen eine derartige Absicht. Es ist nicht anzunehmen, daß das HG. die Fälle, in denen der Unternehmer eines Betriebs der fraglichen Art wegen Tötung oder Verletzung einer Person haftet, unter Ausschließung aller anderen Fälle hätte bestimmen wollen.[2])

§ 4. Begriff der Eisenbahn.

Das Gesetz selbst enthält darüber, was unter einer Eisenbahn und dem Betrieb einer Eisenbahn zu verstehen sei, keine Bestimmungen. In Theorie und Praxis ist eine Einigung über diesen Punkt nicht erzielt worden, die Ansichten gehen weit auseinander. Zum überwiegenden Teil hält die Theorie an dem Ausnahmecharakter des Gesetzes fest und definiert Eisenbahn, Betrieb und Betriebsunternehmer in einschränkendem Sinn, während das Reichsoberhandelsgericht und später das Reichsgericht in dem Streben, den Zweck des Gesetzes, die Angestellten und das Publikum gegen die Gefahren eines Eisenbahnbetriebs zu schützen, möglichst zu erreichen, diese Begriffe ausdehnend interpretiert.

So versteht Dernburg[3]) unter Eisenbahn im Sinn des Gesetzes „alle behufs der Beförderung von Gütern oder Menschen mit Eisenschienen belegten Bahnanlagen, deren Betrieb mit besonderen Gefahren für Menschen verknüpft ist, ohne Unterschied, ob die Anlage eine öffentliche oder eine private ist, ob die Bewegung durch Dampf, Gas, durch Pferde, durch Elektrizität oder durch Luftdruck geschieht. Eger[4]) legt dagegen das Hauptgewicht auf die Bestimmung der Eisenbahn, dem öffentlichen Verkehr zu dienen, während Endemann[5]) allgemein als Eisenbahnen „alle den Transport von Personen oder Gütern auf eisernen Schienen ausführende Anstalten bezeichnet, gleichviel mit welcher Kraft die Bewegung bewirkt wird, gleichviel, ob sie dem öffentlichen Verkehr oder, wie die Industriebahnen, nur privaten Zwecken dienen, im ersteren Falle bereits dem Verkehr eröffnet sind oder zum Transporte von Arbeitern und Material benutzt werden, auch gleichviel, ob sie als Voll- oder Sekundärbahnen erscheinen, dem Bahnpolizei- oder Betriebsreglement, oder der Bahnordnung oder keinem dieser Erlasse unterworfen sind.“

Endemann steht mit dieser fast alle eisenbahnähnliche Betriebe umfassenden Definition des Begriffs der Eisenbahn von allen Theoretikern der Auffassung des Reichsgerichts am nächsten. Das Reichsgericht[6]) hat in einer Entscheidung vom 17. März 1880 festgestellt, was unter Eisenbahn zu verstehen sei, und diese Definition wurde von da an allen späteren Entscheidungen des Reichsgerichts zu-

---

[1]) Ebenso Planck, Komm. z. BGB. zu Art. 105 EG. z. BGB.
[2]) Vergl. Planck, Komm. z. BGB. zu Art. 105 EG. z. BGB.
[3]) Dernburg a. a. O. S. 662.
[4]) Eger a. a. O. S. 36.
[5]) Endemann, Recht der Eisenbahnen S. 695.
[6]) Entsch. i. Zivils. Bd 1 S. 247.

grunde gelegt.[1]) Das Reichsgericht sagt: „Eisenbahn im Sinne des Haftpflichtgesetzes ist ein Unternehmen, gerichtet auf wiederholte Fortbewegung von Personen oder Sachen über nicht ganz unbedeutende Raumstrecken auf metallener Grundlage, welche durch ihre Konsistenz, Konstruktion und Glätte den Transport großer Gewichtsmassen, beziehungsweise die Erzielung einer verhältnismäßig bedeutenden Schnelligkeit der Transportbewegung zu ermöglichen bestimmt ist, und durch diese Eigenart in Verbindung mit den außerdem zur Erzeugung der Transportbewegung benutzten Naturkräften bei dem Betriebe des Unternehmens auf derselben eine verhältnismäßig gewaltige Wirkung zu erzeugen fähig ist."

So häufig der Begriff der Eisenbahn in anderen Gesetzen [2]) zivilrechtlichen und strafrechtlichen Inhalts wiederkehrt, man wird vergebens in diesen Gesetzen nach einer Definition suchen; es wäre dann erst noch zu prüfen, ob die Interpretation eines solchen Gesetzes auf § 1 des Haftpflichtgesetzes übertragen werden dürfte.

Auch in den Motiven findet sich keineswegs klar ausgesprochen, was man unter Eisenbahn zu verstehen hat, ebensowenig fand in den Verhandlungen des Reichstags der Begriff der Eisenbahn eine eingehendere Erörterung.

Man nahm an, daß im Verkehr der Begriff der Eisenbahn unbestritten sei. Auf die Hauptfälle dürfte die Definition Egers[3]) wohl zutreffen, wonach Eisenbahnen „dem öffentlichen Verkehr dienende Anlagen oder Wege sind, auf welchen die Beförderung von Personen und Gütern mittels Fahrzeugen bewirkt wird, die sich auf eisernen Geleisen oder Schienen bewegen." Allein der Sprachgebrauch bezeichnet zweifellos auch Arbeitsbahnen und Grubenbahnen als Eisenbahnen, obwohl sie dem öffentlichen Verkehr gewiß nicht zu dienen bestimmt sind, andererseits wird niemand im Leben eine Pferdebahn als Eisenbahn bezeichnen und doch soll diese nach den Motiven durch § 1 des Haftpflichtgesetzes getroffen werden.[4])

Es ist ein vergebliches Bemühen durch Feststellung, was der Verkehr, das Leben unter einer Eisenbahn versteht, eine für den Richter brauchbare Definition zu finden; daß unsere großen Eisenbahnunternehmungen, die gewerbsmäßig die Beförderung von Personen und Gütern über große Strecken hin betreiben, unter § 1 des Haftpflichtgesetzes fallen, ist selbstverständlich. Im übrigen ist aber die Frage zweckmäßig dahin zu fassen: *inwieweit, unter welchen Voraussetzungen ist ein diesen Eisenbahnen ähnliches Unternehmen nach § 1 des Gesetzes zu behandeln.*

Es ist von dem Zweck unseres Gesetzes auszugehen. In der Petition vom 24. April 1868, in welcher auf eine Revision der gesetzlichen Bestimmungen über die Schadensansprüche von Privatpersonen bei nicht von ihnen verschuldeten Unglücksfällen auf Eisenbahnen, in Bergwerken, Fabriken usw. angetragen wurde, wurde auf die Regelung der Haftpflicht eines Eisenbahnunternehmers für Verlust oder Beschädigung eines Gutes durch das Handelsgesetzbuch Art. 395 — unser nunmehriger § 456 — hingewiesen. Es wurde nun bei dem Entwurf des Gesetzes vom 7. Juni 1871 in Erwägung gezogen, die dem Handelsgesetzbuch in diesen Bestimmungen zugrunde liegenden Prinzipien auf den Personenverkehr zu

[1]) Vgl. z. B. Urt. v. 11. Juni 1880 Entsch. in Zivils. Bd. 2 S. 35, Urt. v. 16. Mai 1882 Entsch. in Zivils. Bd. 7 S. 40, Urt. v. 24. April 1902 JW. 316/02.

[2]) Vgl. *Eger* a. a. O. S. 51.

[3]) *Eger* a. a. O. S. 36.

[4]) Motive S. 10.

übertragen. Man nahm davon Abstand mit der Begründung,[1]) daß „die naheliegende Anwendung der Grundsätze des Handelsgesetzbuchs auf den Personenverkehr, da der Grund der Haftpflicht im Frachtvertrag ruht, nur zugunsten der Reisenden sprechen, nicht aber den Angestellten der Bahn und noch weniger dritten Personen, welche durch Schuld des Eisenbahnbetriebs beschädigt wurden, Ersatz gewähren würde." Es ist der Zweck des Gesetzes, nicht nur die Angestellten der Eisenbahnunternehmung, nicht nur die Reisenden, die auf Grund eines Vertrags mit der Bahn befördert werden, sondern auch dritte, unbeteiligte Personen gegen die besonderen Gefahren eines Eisenbahnbetriebs zu schützen, es sollte dem „Publikum" ein erhöhter Schutz gewährt werden. In diesem Sinn führte auch der preußische Bundesbevollmächtigte Dr. Falk im Reichstag gelegentlich der Frage, inwieweit eine Eisenbahn, die zu einem anderen Unternehmen gehöre, unter § 1 falle, zutreffend aus:[2])

„Es kommt darauf an, ob eine solche Eisenbahn wirklich nur integrierender Teil einer anderen Unternehmung ist. In diesem Fall kann man in der Tat nicht mehr sagen, als daß es sich um den Betrieb eines Bergwerks oder einer Hütte handle, zu dessen Erleichterung derartige Einrichtungen dienen, die man im gewöhnlichen Leben auch Eisenbahnen nennt, die aber keine andere Bedeutung haben, als jedes Geleise unter der Erde im Bergwerk. Aber es gibt auch noch andere Eisenbahnen, die zum Betrieb einer Hütte dienen, die zur Förderung von einem Bergetablissement nach einem Hüttenetablissement im weitesten Sinne reichen und die von nicht untergeordneter Ausdehnung sind, — diese Eisenbahnen werden vermöge ihrer Natur auch unter das allgemeine polizeiliche Eisenbahnreglement fallen, weil sie eben ganz nach denselben Grundsätzen polizeilich behandelt werden müssen wie die Eisenbahnen im gewöhnlichen Sinn des Wortes und für diese Eisenbahnen würde ich allerdigs der Meinung sein, daß der § 1 seine Anwendung finde und zwar aus folgendem ganz einfachen Grunde: Wenn auch durch die Bahn nur die eigenen Produkte des Bergwerks-Besitzers weggeschafft werden nach der eigenen Hütte, um dort mitverbrannt zu werden, so bleibt doch immer die Gefahr nicht bloß für die Beamten, sondern auch für alle dritte Personen dieselbe wie bei allen anderen Eisenbahnen: auch über solche Eisenbahnen muß von den Leuten, die rechts und links der Eisenbahn wohnen, hinweggefahren werden bei den Durchlässen. Diese Bahnen sind meines Erachtens also auch Eisenbahnen im Sinn des Gesetzes. Wo die Linie zu ziehen ist zwischen den beiden Kategorien, das bin ich nicht imstande, a priori zu sagen; das ist Sache des konkreten Falls; man muß dann eben fragen, wie liegt die Sache nach den Prinzipien, die ich mir erlaubt habe, anzudeuten."

Es ist nach diesen Ausführungen nicht zu billigen, wenn das Reichsgericht in einzelnen Entscheidungen[3]) den § 1 des HG. auch auf solche Bahnen anwendet, durch deren Betrieb zwar das Leben der Angestellten gefährdet, jedoch das Publikum nicht gefährdet werden kann, weil es mit der Bahn nie in Berührung kommt.[4])

---

[1]) Motive S. 7.

[2]) Sten. B. d. RTB. S. 451.

[3]) Urt. v. 16. Novbr. 1886, Eisenb. Entsch. V S. 390.

[4]) Das Reichsgericht schwankt. Richtig Urt. v. 16. Mai 1882 Entsch. in Zivils. Bd. 7 S. 40: „Es ist bei der Frage, ob diese sog. Anschlußgeleise bezw der Betrieb auf denselben unter die Bestimmungen des § 1 zu subsumieren seien, im einzelnen Fall zu

Es muß also im Zweifelsfall nachgewiesen werden, daß der Betrieb dieser „Eisenbahn" nicht nur die Angestellten des Bahnbetriebs, sondern auch das Publikum, Reisende oder dritte unbeteiligte Personen außergewöhnlich gefährde. Wann läßt sich aber sagen, der Betrieb einer Eisenbahn gefährde Personen in außergewöhnlicher Weise? Eine Gefahr ist hier dann begründet, wenn nach der Natur der Anlage selbst oder ihres Betriebs nach unbefangenem, sachverständigem Urteil die nahe Möglichkeit, und damit die begründete Besorgnis eines Unfalls, einer Verletzung dieser Personen gegeben ist. Wenn in § 1 des Haftpflichtgesetzes der Unternehmer einer Eisenbahn für einen Unfall im Betriebe in erhöhtem Maße haftbar gemacht wird — er haftet ja auch für bloßen Zufall —, so liegt der gesetzgeberische Grund [1]) darin, daß durch den Betrieb einer Eisenbahn, durch die schnelle Bewegung großer Massen auf glatter Bahn, die bei der Bewegung entwickelte Kraft ꝛc. eine besonders hohe Gefahr für Personen herbeigeführt wird, eine besonders hohe Gefahr im Vergleich zu der Gefahr, die der gewöhnliche Wagenverkehr auf der Straße für das Publikum und die Angestellten des betr. Transportunternehmens mit sich bringt. [2])

Diese beiden Momente, die besondere, außergewöhnliche Gefahr für das Publikum wie für die Angestellten des Unternehmens, müssen bei der Entscheidung der Frage berücksichtigt werden, inwieweit eine Eisenbahn oder ein eisenbahnähnliches Unternehmen unter § 1 des Haftpflichtgesetzes fällt, wenn man den Absichten des Gesetzgebers und dem Zweck des Gesetzes gerecht werden will.

Im einzelnen ist zu dem Begriff der „Eisenbahn" im Sinne des § 1 des Haftpflichtgesetzes noch folgendes zu bemerken:

1. Darüber besteht kein Streit, daß die Bahn sich auf Schienen bewegen muß. Es sind demnach ausgeschlossen Velozipede, auch Motorräder und Automobile. [3])

2. Dagegen ist bestritten, ob diese Schienen eisern sein müssen oder ob Bahnen auf anderen Metallschienen den „Eisen"bahnen gleich zu erachten sind.

---

untersuchen, ob diejenigen Voraussetzungen vorliegen, unter welchen ein Eisenbahnbetrieb im Sinn des Gesetzes überhaupt anzunehmen ist, ob insbesondere nach der Bauart der Bahn und nach der Art und Weise des auf ihr stattfindenden Transports der Betrieb auf derselben eine objektiv gleichartige Gefährlichkeit für das Publikum, wie namentlich auch für die bei dem Betriebe beschäftigten Personen mit sich führe, wie der Betrieb auf den für den allgemeinen Personen- und Güterverkehr bestimmten Eisenbahnen."

[1]) Vgl. Eger a. a. O. S. 5, Sten. B. d. RTV.; Motive zum Entw. d. HG.

[2]) Vgl. hier auch die zutreffenden Ausführungen bei Eger a. a. O. S 6. ROHG. und später RG. (vgl. die bei Eger l. c. zit. Entsch.) spricht von der „eigentümlichen Gefährlichkeit des Eisenbahngewerbes". Hier wie dort handelt es sich „um das von dem gewöhnlichen Betriebe aller anderen Transportunternehmungen Abweichende und in dieser Abweichung besonders Gefährliche", nur mit dem Unterschiede, daß die vorliegende Arbeit gegebenenfalls lediglich prüft, ob die Gefahr im Vergleich zu den Gefahren der anderen Transportunternehmungen eine außergewöhnliche ist, ohne Rücksicht darauf, ob diese Gefahr gerade „dem Eisenbahnbetrieb eigentümlich" genannt werden kann. Dies dürfte in der Praxis sich ungleich schwerer feststellen lassen als der Begriff einer „außergewöhnlichen Gefahr". Dazu kommt, daß der Sprachgebrauch unter einer „eigentümlichen Gefahr des Eisenbahnbetriebs" eben eine Gefahr versteht, die nur diesem Betrieb eigen ist, so daß schließlich die Haftpflicht der Eisenbahnen auf solche Unfälle beschränkt würde, welche nur bei Eisenbahnen sich ereignen können. Diese Einschränkung haben aber weder Eger noch das ROHG. (Urt. vom 5. Juni 1877, Heuser, Annalen Bd. 23 S. 97 f.) beabsichtigt.

[3]) Bezüglich der letzteren und bezüglich der Vorschläge, das Haftpflichtgesetz auf die Besitzer von Automobilen auszudehnen (vgl. Eger in der D. JurZ. 1904 Nr. 4.)

Das Wort „Eisen"bahn spricht für die erstere Auffassung,[1]) dagegen entspricht es sicherlich dem Zweck und dem Sinn des Gesetzes, jene Bahnen den „Eisen"-bahnen gleichzustellen. Ein innerer Grund, hier einen Unterschied zu machen, läßt sich nicht finden.[2]) Diese Frage dürfte indessen praktisch weniger Bedeutung haben, da ja doch fast alle Bahnen auf Eisenschienen laufen.

Dagegen wirft sich mit der Einführung von Schwebebahnen die Frage auf, ob auch diese noch als Eisenbahnen im Sinne des § 1 bezeichnet werden können. Die Frage ist zu bejahen, da die Gefährlichkeit des Betriebs sich in nichts von der Gefährlichkeit des gewöhnlichen Eisenbahnbetriebs unterscheidet.

3. Uebereinstimmung herrscht über die Frage, inwieweit ein Betrieb mit Elektrizität, mit Pferden oder Menschenkraft unter die Bestimmungen des Haftpflichtgesetzes fällt. Die Art der Kraft, mit der die Eisenbahn betrieben wird, ist ohne Belang. Auf die durch Menschenkraft getriebene Draisine findet § 1 in gleicher Weise Anwendung, wie auf die Pferdebahn[3]) oder auf eine Rollbahn,[4]) auf der auf abschüssigen Strecken die Wagen durch ihr eigenes Schwergewicht fortbewegt werden.[5])

4. Sind ferner unter Eisenbahnen im Sinne des § 1 des Haftpflichtgesetzes nur solche Eisenbahnen zu verstehen, die dem öffentlichen Verkehr dienen oder auch Eisenbahnen, welche lediglich zur Erleichterung eines anderen gewerblichen Unternehmens gebaut sind und einen integrierenden Bestandteil dieses Unternehmens bilden? Eger[6]) will die Bestimmungen des Haftpflichtgesetzes auf die dem öffentlichen Verkehr dienenden Betriebe beschränken; er schließt dementsprechend von § 1 aus:

a) die unterirdischen Eisenbahnen
b) Eisenbahnen, welche nicht selbständige, für den öffentlichen Verkehr bestimmte Transportstraßen, sondern nur akzessorische Bestandteile des Betriebes eines Fabrik-, Bergwerk-, Hütten- rc. Etablissement bilden.

Eger stützt sich vor allem auf die oben zitierte Erklärung des Bundeskommissärs im Reichstag. Mit Unrecht. Gerade Dr. Falk[7]) hat im Reichstag entgegen den Ausführungen des Abgeordneten Dr. Schwarze[8]) darauf hingewiesen, daß auf Eisenbahnunternehmungen, die zwar zum Betriebe einer Hütte dienen, die zur Förderung von einem Bergetablissement nach einem Hüttenetablissement im weitesten Sinne reichen, die aber wegen ihrer bedeutenden Ausdehnung nicht nur integrierender Bestandteil dieses Unternehmens sind, § 1 des Gesetzes Anwendung finden müsse, weil hier die Gefahr nicht bloß für die Beamten, sondern auch für alle dritten Personen dieselbe sei, wie bei allen anderen Eisenbahnen, wenn auch durch diese Eisenbahnen nur die eigenen Produkte des Bergwerksbesitzers nach der eigenen Hütte weggeschafft würden. Auch die weiteren Gründe, die Eger für die Einschränkung des Begriffs der Eisenbahn anführt, sind nicht stichhaltig. Wenn Eger sagt:[9]) „das Gesetz bezweckt besonderen Schutz gegen

---

[1]) Vgl. Eger a. a. O. S. 39 und die dort zit. Entsch. d. RG.
[2]) So auch Weinrich a. a. O. S. 138, Entsch. d. RG. vom 17. März 1880, Entsch. in Zivils. Bd. 1 S. 247; Entsch. vom 9. Dezember 1887, Eisenb. Entsch. VI S. 159.
[3]) Motive S. 10.
[4]) Entsch. d. RG. Urt. vom 11. Juni 1880. Entsch. in Zivils. Bd. 2 S. 38.
[5]) Vgl. Eger a. a. O. S. 39. Weinrich a. a. O. S. 138.
[6]) Eger a. a. O. S. 40 ff.
[7]) Stenogr. Ber. d. RTV. Seite 451.
[8]) Sten. Ber. d. RTV. Seite 446.
[9]) Eger a. a. O. S. 43.

den Notstand, welchen der eigentümlich gefährliche Betrieb der Eisenbahnen geschaffen hat. Die Gefahr besteht im wesentlichen in der großen Ausdehnung des Betriebs dieser dem öffentlichen Verkehr dienenden Verkehrsstraßen mittels gefährlicher Transportmittel", so ist der erste Satz zweifellos richtig, der zweite Satz enthält dagegen eine willkürliche Annahme: die Gefahr liegt nicht so sehr darin, daß die Bahn dem öffentlichen Verkehr dient, sondern vielmehr darin, daß sie öffentliche Wege und Straßen durchquert, daß der Bahndamm in der Regel jedem zugänglich, der Betrieb an und für sich erhöhte Gefahren für Reisende und Angestellte mit sich bringt. Ebenso willkürlich ist die Annahme,[1]) daß § 1 nur diejenigen Eisenbahnen treffen wolle, welche den Transport von Gütern und Personen gewerblich d. h. als Selbstzweck betreiben und in dieser Eigenschaft öffentliche Verkehrswege seien. Gerade die Ausführungen der Motive und des Bundesbevollmächtigten Dr. Falk im Reichstage beweisen das Gegenteil!

Ob die Bahn für den öffentlichen Verkehr bestimmt ist, ob sie nur ein integrierender Bestandteil eines anderen Unternehmens ist, kann die Anwendbarkeit des § 1 des Haftpflichtgesetzes nicht entscheiden; entscheidend ist allein, ob durch den Betrieb einer solchen Bahn, mag sie nun dem öffentlichen Verkehr dienen oder nicht, eine Gefahr im Sinne der vorhergehenden Ausführungen für die Angestellten und das Publikum begründet wird. Diese Gefahr wird für das Publikum in der Regel bei Grubenbahnen[2]) ausgeschlossen sein, sie wird auch dann ausgeschlossen sein, wenn sich die Bahn ausschließlich innerhalb des abgegrenzten Rayons eines Fabriketablissements bewegt, dessen Betreten Nichtbeteiligten, dem „Publikum", nicht nur durch Warnungstafeln verboten, sondern auch durch Umzäunung unmöglich gemacht ist. Zweifelhafter ist die Haftung des Fabrikunternehmers nach § 1 des Gesetzes, wenn er die Bahn auf einem sogen. Anschlußgeleise betreibt. Sie ist nur dann zu bejahen, wenn im konkreten Fall die obenerwähnten Voraussetzungen zutreffen, wenn eine besondere Gefahr für Angestellte und Publikum durch diesen Betrieb entsteht.[3])

Nach denselben Gesichtspunkten ist die weitere Frage zu beurteilen, ob unter Eisenbahn im Sinne des § 1 auch Bahnanlagen unter Tag zu verstehen sind. Es ist zwar seinerzeit vom Bundesbevollmächtigten Dr. Falk im Reichstag die ganz bestimmte Behauptung ausgesprochen worden,[4]) daß man bei dem Begriffe „Eisenbahn" nur an die Unternehmungen über der Erde gedacht hat." Allein schon aus den nächsten Worten des Bundesbevollmächtigten ergibt sich, daß man eben die Grubenbahnen, die „keine andere Bedeutung hätten, als alle anderen Maschinen, die zur Erleichterung des Betriebes in einem Bergwerk benutzt werden, von § 1 des Haftpflichtgesetzes ausschließen wollte, daß man aber an andere unterirdische Eisenbahnen, die der Beförderung von Personen und Gütern dienen, nicht gedacht hat. Es dürfte demnach keinem Zweifel unterliegen, daß die unterirdischen Ringbahnen und Straßenbahnen in unseren Großstädten auch dem § 1 des HG. unterliegen, nachdem die Voraussetzungen der Anwendbarkeit des Paragraphen auf sie gewiß zutreffen.

5. Eger verneint nun konsequenterweise auch die Anwendbarkeit des § 1 des HG. auf Bahnanlagen, die noch im Bau begriffen und dem

---

[1]) Eger a. a. O. S. 43.

[2]) Dagegen RG. Urt. vom 16. Novbr. 1886, Eisenb. Entsch. Bd V S. 390.

[3]) Vergl. RG Urt. v. 16. Mai 1886, Entsch. in Zivils. Bd. 7 S. 40.

[4]) Sten. B d. RTV. S. 451.

öffentlichen Verkehr noch nicht eröffnet sind. Im Bau begriffene Eisenschienenwege seien begrifflich noch nicht Eisenbahnen; entscheidend sei die mit staatlicher Genehmigung erfolgte Betriebseröffnung, die Betriebsfähigkeitserklärung der Strecke.[1]) Eger beruft sich wiederum auf die Ausführungen des Bundesbevollmächtigten Dr. Falk im Reichstag, der die Unterstellung unter das allgemeine oder doch wenigstens provisorisch eingeführte Bahnpolizeireglement auch für Bahnen, die nicht nur integrierender Bestandteil eines Fabriketablissements wären, zum unbedingten Kriterium betreffs der Anwendbarkeit des § 1 gemacht habe. Dies ist irrig. Dr. Falk sagt nur: „Diese Eisenbahnen werden vermöge ihrer Natur auch unter das allgemeine polizeiliche Eisenbahnreglement fallen, weil sie eben ganz nach denselben Grundsätzen polizeilich behandelt werden müssen wie die Eisenbahnen im gewöhnlichen Sinne des Wortes" und führt diesen Umstand, daß diese Bahnen vermutlich die gleiche polizeiliche Behandlung erfahren werden, wie die großen Eisenbahnunternehmungen, als weiteren Grund für seine Ansicht an, daß diese Eisenbahnen wegen der gleichen Gefährlichkeit des Betriebes unter § 1 des Haftpflichtgesetzes fallen.

Eger führt zur Begründung weiter an, daß das ROHG. schon für das preußische Gesetz vom 3. November 1838 unter Hinweis auf den Zusammenhang der §§ 22—25 l. c., welche sämtlich die geschehene Verkehrseröffnung zur Voraussetzung hätten, angenommen habe, daß auch der § 25 l. c. nur von dem Fall verstanden werden dürfe, wenn die Eröffnung der Bahn d. h. deren Uebergabe an den Verkehr stattgefunden habe. Dies müsse auch für § 1 des Haftpflichtgesetzes gelten, welches nach den Motiven, nach dem Erk. des ROHG. vom 27. März 1874 Entsch. Bd. 13 S. 83 und zahlreichen Erkenntnissen des RG. „trotz seiner abweichenden Formulierung eine Ausdehnung über diejenigen Grenzen hinaus, welche durch das preußische Gesetz in Verbindung mit der sich an dasselbe anlehnenden Rechtsprechung festgestellt sind, nicht beabsichtigt." Es ist ja allerdings auch von den Motiven[2]) die Auffassung vertreten worden, daß durch die abweichende Formulierung des § 1 eine erhebliche Ausdehnung der Haftpflicht der Eisenbahnen über diejenigen Grenzen hinaus, welche bis dahin in dieser Beziehung die preußische Rechtsprechung und namentlich das Obertribunal festgestellt habe, nicht herbeigeführt werde.

Allein die Motive haben an dieser von Eger angezogenen Stelle nur dem Einwand begegnen wollen, daß durch die neue Formulierung des § 1 die Haftung der Eisenbahnen gegenüber den bisherigen Bestimmungen des preußischen Eisenbahngesetzes in § 25 gesteigert werden könnte. Auf die Frage, was unter „Eisenbahn" zu verstehen sei, gehen die Motive nicht weiter ein, es wird lediglich bemerkt, daß das Gesetz auch die mit Pferden betriebenen Straßenbahnen wegen ihrer Gefährlichkeit für den allgemeinen Verkehr treffen wolle.

Das Reichsoberhandelsgericht hat denn auch nach wenigen Jahren diesen irrigen Standpunkt selbst wieder verlassen und § 1 auch auf die noch im Bau begriffenen Eisenbahnen für anwendbar erklärt, unter der Voraussetzung, daß diese Bahnen in Ansehung der Gefährlichkeit des Betriebes den zum allgemeinen Verkehr bestimmten Eisenbahnen gleichgeachtet werden können.[3])

Dies mit Recht. Für die Anwendbarkeit des § 1 kann nur entscheidend sein, ob durch den Betrieb der Bahn, mag sie auch nur Arbeitsbahn sein und

---

[1]) Eger a. a. O. S. 45 ff. Dagegen Dernburg a. a. O. S. 662.
[2]) Motive S. 10.
[3]) ROHG. Urt. v. 25. Mai 1876. Entsch. Bd. 20 S. 151.

ausschließlich zur Materialbeförderung dienen, bereits eine besondere Gefahr für die Arbeiter und das Publikum herbeigeführt wird. Ist dies nachgewiesen, dann findet § 1 ebenso auf diese Arbeitsbahn Anwendung, wie auf die dem allgemeinen Verkehr eröffnete Bahn nach ihrer Vollendung. Diese Auffassung kann allein dem Zweck des Gesetzes, das Publikum gegen die Gefahren eines Eisenbahnbetriebes zu schützen, gerecht werden. Es besteht kein Grund, diese Bahnen, die ja doch einmal als solche betrieben werden, von der strengeren Haftung auszunehmen, zumal gerade durch sie das Publikum wegen des häufigen Fehlens der entsprechenden Sicherheitsvorrichtungen oft mehr gefährdet wird. Daß unter solchen Umständen, wie Eger meint,[1] „es schließlich lediglich von dem mehr oder weniger humanen Standpunkt des Richters abhängt, ob er irgend ein Schienengeleis als Eisenbahn ansehen will, ist sicher nicht zu befürchten.

Der Unternehmer einer solchen Arbeitsbahn ist freilich nicht derjenige, der einmal die vollendete Bahn betreibt, sondern der Bauunternehmer, der sie für seine Zwecke errichtet hat und betreibt.[2])

§ 5. Begriff des Betriebs.

Der Betriebsunternehmer haftet für den entstandenen Schaden dann, wenn bei dem Betrieb der Eisenbahn ein Mensch getötet oder körperlich verletzt wird.

Was unter Betrieb zu verstehen ist, wird im Gesetz nicht weiter ausgeführt. Jedenfalls bezeichnet „Betrieb" hier nicht die Betriebsanlage, sondern die gewerbliche Tätigkeit in dem Unternehmen.

Es ist von dem Zweck, dem jede Eisenbahnunternehmung dient, dem eigentlichen Beförderungsgeschäft, auszugehen.

Wollte man nun unter „Betrieb" jede Tätigkeit verstehen, welche irgendwie mit diesem Beförderungsgeschäft in Zusammenhang steht, so ist klar, daß jede auch noch so entfernte Vorbereitungshandlung unter den Begriff „Betrieb" fallen müßte; dann müßte der Unternehmer einer Eisenbahn auch für die Verletzung eines Arbeiters bei der Reparatur einer Lokomotive in der Zentralwerkstätte haften, denn auch diese Arbeit ist eine Vorbereitungshandlung im weitesten Sinn. Diese Schlußfolgerung ist von Endemann[3]) tatsächlich gezogen worden, der den Begriff „Betrieb der Eisenbahn" in dem umfassenden Sinn nimmt, „der in dem Worte mangels jeder Beschränkung liegt."

Allein eine derart weitgehende Auslegung ist weder in den Motiven,[4]) noch in den Verhandlungen des Reichstags[5]) begründet.

§ 1 des Haftpflichtgesetzes hat, wie schon mehrfach erwähnt, seine vornehmste Quelle in § 25 des preuß. Eisenb.-G. von 1838. Dort sollte der Unternehmer haften für den Schaden, „welcher bei der Beförderung auf der Bahn entsteht." Die preußische Rechtsprechung hat zwar durch wiederholte Entscheidungen festgestellt, daß § 25 nicht auf den Fall zu beschränken sei, daß die Personen- und Güterzüge sich gerade in Tätigkeit befinden,[6]) auch das Fortschaffen von Wagen auf einem Verbindungsgeleise behufs Einrichtung eines

---

[1]) Eger a. a. O. S. 53.
[2]) Entsch. d. RG. Urt. 17. September 1901. JW. 1901 S. 727.
[3]) Endemann a. a. O. S. 29 ff. Recht d. Eisenb S. 695.
[4]) Motive z. HG.
[5]) Sten. Ber. d. RTV.
[6]) Ob.-Trib. 24. April 1854. Entsch. Bd. 28 S. 270.

Zuges falle unter § 25,[1]) indessen begnügte man sich damit, die Haftung von Fall zu Fall je nach Bedürfnis über den strengen Wortlaut des Gesetzes hinaus auf die nächsten Vorbereitungshandlungen des eigentlichen Beförderungsgeschäftes auszudehnen.

Die Motive nehmen nun an, daß durch die veränderte Fassung des § 1 eine erhebliche Ausdehnung der Haftpflicht der Eisenbahnen über die Grenzen hinaus nicht herbeigeführt werde, welche bisher in dieser Richtung die preußische Rechtsprechung und namentlich das K. Obertribunal festgestellt habe, indem keineswegs zu besorgen sei, daß bei der Anwendung des Ausdrucks „Betrieb" die Haftpflicht aus § 1 auf Unfälle bei Bauten, bei dem Betrieb von Maschinenwerkstätten und ähnlichen Anlagen übertragen werden könne." [2])

In diesem Sinn hat auch der Abgeordnete Lasker im Reichstag ausgeführt, daß unter dem Ausdruck „bei dem Betrieb" nur der wirkliche Betrieb der Eisenbahnen nach ihrer Hauptfunktion zu verstehen sei, d. h. nach der Beförderung von Menschen und Gütern mit allen Vorbereitungen, die dazu gehören, also mit dem Rangieren der Wagen, mit dem Stellen der Weichen und mit dem Aufenthalt der Passagiere auf dem Eisenbahnperron zur Abreise; kurz und gut: alle diejenigen Betriebszweige, welche mit der Hauptaufgabe der Eisenbahnen in Verbindung zu bringen seien, sollten durch das Wort „bei dem Betrieb" ausgedrückt werden. Dagegen sei Einverständnis auch darüber, daß man darunter nicht verstehe die Betriebsarten, welche nicht zu dieser Haupttätigkeit der Eisenbahnen gehörten auch wenn sie regelmäßig mit den Eisenbahnen verbunden zu sein pflegten.[3])

Auf mehrfache Anfrage stellte endlich der Vertreter der Regierung, der Bundesbevollmächtigte Dr. Falk folgendes fest:[4])

„Man denke, daß das Gesetz nicht sagt: der Eisenbahnunternehmer haftet für den betreffenden Schaden, der bei seiner Unternehmung entsteht, sondern es ist gesagt: der Unternehmer haftet für den Schaden beim Betrieb der Eisenbahn und das Wort Eisenbahn hat hier den engeren Sinn, daß darunter verstanden ist der Bahnkörper mit seinen Schienen, auf dem eben das eigentliche Eisenbahngewerbe betrieben wird, daß also von denjenigen Unfällen im § 1 die Rede ist, die entstehen bei der Vorbereitung, der Durchführung, dem Abschlusse dieses erwähnten Betriebes."

Diese Feststellungen fanden im Reichstag keinen Widerspruch, es wurde nur gelegentlich der Wunsch ausgesprochen, man möge das, was nach der Erklärung des Vertreters des Bundesrats unter Betrieb verstanden werden sollte, auch im Gesetz zum Ausdruck bringen, weil „diese Erklärung für den Richter nicht unbedingt verbindlich sei." [5])

Daraus erwuchs der Amendementantrag des Abgeordneten von Unruh[6]) zu § 1:

> „wenn bei der Beförderung auf einer Eisenbahn oder durch deren Lokomotiven und Wagen auf dem Fahrgeleise der Bahn ein Mensch getötet oder körperlich verletzt wird usw."

---

[1]) Ob.-Trib. 16. Oktober 1863. Entsch. Bd. 52 S. 33.
[2]) Motive S. 10.
[3]) Sten. B. d. RTV. S. 441.
[4]) Sten. B. d. RTV. S. 451.
[5]) Sten. B. d. RTV. S. 453.
[6]) Drucksachen d. d. RT. 1871 Nr. 73.

Dieser Antrag wurde abgelehnt, weil es zu schwer sei, wenn man sich einmal auf Kasuistik einlasse, einen Ausdruck zu finden, der dem Zweck des Gesetzes vollkommen gerecht würde, man zog einen allgemeinen gemeinverständlicheren Ausdruck vor.[1])

Bemerkenswert sind in dieser Richtung die Worte des Abgeordneten Dr. Braun:[2]) „In der Tat ist der Sinn des Antrags von Unruh vollständig dahin konstatiert, daß er schon in dem Entwurfe liegt und wenn wir hier also auf Grund dieser Konstatierung den Entwurf annehmen, so stellen wir fest, daß er diesen Sinn und keinen anderen hat."

Es soll nun gewiß nicht behauptet werden, daß diese Feststellungen bei Abfassung des Gesetzes im Reichstag den Richter bei der Auslegung des § 1 unbedingt wie Gesetz binden müßten. Wenn aber weder der Wortlaut des Gesetzes selbst, noch der Zusammenhang erkennen läßt, was unter diesem Begriff verstanden werden soll, dann bleibt nichts anderes übrig, als auf die Motive des Gesetzes zurückzugehen. Diese müssen dann für die Auslegung maßgebend sein, will man sich nicht einer ungerechtfertigten Willkür schuldig machen.

In diesem Sinne ist auch das Reichsgericht in zahlreichen Entscheidungen den Ausführungen des Reichstags und der Motive gefolgt[3].)

Unter Betrieb ist demnach nach den Motiven folgendes zu verstehen:

„Der Betrieb einer Eisenbahn im Sinne des § 1 des Haftpflichtgesetzes umfaßt das eigentliche Beförderungsgeschäft, die Beförderung von Menschen und Gütern, die ‚Hauptfunktionen des eigentlichen Eisenbahngewerbes', sowie die unmittelbare Vorbereitung und Abwicklung dieses Beförderungsgeschäftes."[4])

Damit ist zum Ausdruck gebracht, daß alle unmittelbar vorausgehenden und nachfolgenden Tätigkeiten und Verrichtungen, mögen sie auch mit dem Betriebe in örtlichem Zusammenhang stehen, nur insoweit unter den Begriff des Betriebes fallen, als sie die Zwecke des Betriebes, das eigentliche Beförderungsgeschäft der Eisenbahn, unmittelbar oder mittelbar zu fördern bestimmt sind. Nicht jede „die Beförderung von Personen und Gütern vorbereitende Handlung" fällt ferner unter den Begriff des Betriebes der Eisenbahn, es kommt auf den mehr oder minder engen Zusammenhang der vorbereitenden Handlung mit dem hauptsächlichen Zweck des Betriebes an.[5])

Hiermit stimmt auch im wesentlichen die Auslegung überein, die der Begriff des Betriebes in den Reichsunfallversicherungsgesetzen gefunden hat. Hier hat der Begriff des Betriebes und des Betriebsunfalls hervorragende Bedeutung gewonnen (§ 1 GUVG., § 1 LandwUVG., § 1 BUVG., § 1 SUVG). Betrieb sei der Inbegriff fortdauernder wirtschaftlicher Tätigkeit; er umfasse die Verrichtungen, welche sich auf die Vorbereitung, Durchführung und den Abschluß des Unternehmens beziehen.[6]) Da nun der Begriff des Betriebes nicht nur diejenigen Tätigkeiten umfaßt,

---

[1]) Dr. Falk, Sten. B. d. RTV. S. 451.

[2]) Sten. B. d. RTV. S. 455.

[3]) Vergl. RG. 28. November 1879 und die zahlreichen bei Eger a. a. O. S. 11 ff. zitierten Entscheidungen.

[4]) Ebenso Dernburg a. a. O. S. 662.

[5]) So zutreffend RG. 25. Okt. 1884. Eisenb. Entsch. III. S. 402.

[6]) Handbuch der Unfallversicherung 1901 S. 22 Note 29.

welche an der Betriebsstätte vorgenommen werden, sondern sich als der Inbegriff aller Tätigkeiten und Verrichtungen darstellt, welche die Zwecke des Betriebes unmittelbar oder mittelbar zu fördern bestimmt sind, so muß für die Entscheidung der Frage, ob im Einzelfall ein Unfall bei dem Betriebe sich ereignet hat, meist die Zweckbestimmung der Tätigkeit oder Verrichtung, die Anlaß zu dem Unfall gegeben hat, von ausschlaggebender Bedeutung sein.[1])

Ob nun im konkreten Fall eine Tätigkeit in mittelbarem oder unmittelbarem Zusammenhang mit dem hauptsächlichen Zweck des Eisenbahnbetriebes steht und diesen Zweck zu fördern bestimmt ist, dies zu entscheiden muß dem richterlichen Ermessen überlassen bleiben. Eine bestimmte allgemeine Grenze zu ziehen, was Betriebshandlung ist, erscheint unmöglich.

Anhaltspunkte mögen folgende Beispiele aus der Praxis bilden:[2])

Zu dem Betrieb der Eisenbahn gehört insbesondere die Beförderung der Reisenden und der Güter, worunter nicht bloß die Fahrt selbst, sondern auch die Beförderung zum Bahnwagen und vom Geleise weg zu verstehen ist, so das Aussteigen, Ausladen usw., sodann unbestritten das Rangieren und Zusammenstellen der Züge, das Anheizen der Lokomotive, Umdrehen derselben auf der Drehscheibe usw. Darauf, ob sich die Betriebsmittel gerade in Bewegung befinden, ist grundsätzlich kein Gewicht zu legen. Auch der bloße regelmäßige Aufenthalt der Bediensteten an der Betriebsstätte ist, bevor sie noch eine Tätigkeit entwickelt haben, bereits unter den Begriff des Betriebes zu rechnen, insofern dieser Aufenthalt unmittelbar dazu bestimmt ist, dem Betrieb des Unternehmens zu dienen.

Dagegen sind hier auszuscheiden:

a) entferntere Vorbereitungshandlungen, welche nicht mehr in unmittelbarem Zusammenhang mit der eigentlichen Betriebstätigkeit stehen: so Verrichtungen, die nur zur Instandsetzung bezw. Herstellung der Betriebsmittel dienen, nicht aber den Transport von Personen und Gütern unmittelbar vorbereiten sollen, z. B. Arbeiten in den Zentralwerkstätten,[3]) bei Bahnbauten,[4]) Reparaturen an Maschinen oder Wägen, es sei denn, daß die Reparatur während des Betriebes erfolgt und zur Fortsetzung des Betriebes erforderlich ist[5]) — man denke an den Fall, daß der Lokomotivführer während der Fahrt auf freier Strecke an der Maschine eine Reparatur vornimmt.

Selbstverständlich gehört auch nicht hierher der Dienst beim Verkaufen von Billetten am Billettenschalter oder das Feilbieten von Speisen und Getränken am Bahnhof.

Dagegen fällt wieder unter § 1 das Herablassen einer Signallaterne, das Schließen der Waggontüren; es sind dies Handlungen, welche in unmittelbarem Zusammenhang mit dem eigentlichen Beförderungsgeschäft stehen, ebenso das Umstellen der Weichen vor Abgang des Zugs, ebenso die Reinigung einer Weiche an Ort und Stelle durch einen Bediensteten.

b) Die Tätigkeit nach Abwicklung des Beförderungsgeschäftes. Das Ausladen der Güter aus den Waggons ist Betriebshandlung

---

[1]) Handbuch der Unfallversicherung S. 44 Note 43.

[2]) Vergl. die reiche Kasuistik aus den Entsch. d. RG. bei Eger a. a. O., auch Urt. v. 13. Juli 1904 JW. 1904 S. 487 usw.

[3]) Lasker, Sten. B. d. RTV. S. 441.

[4]) Entsch. d. RG. bei Eger a. a. O. S. 20.

[5]) Vergl. auch RG. vom 21. Dez. 1880. Entsch. i. Zivils. Bd. III S. 19.

im Sinne des § 1, dagegen nicht mehr das Schaffen der Güter von den Geleisen in die Güterhalle, sowenig als der Gang des Reisenden vom Bahnhof in die Stadt.

Eger[1]) hat nun den Begriff des Betriebs einer Eisenbahn noch weiter eingeschränkt, und hat unter Betrieb im Sinne des § 1 „nur den Inbegriff derjenigen Funktionen eines Eisenbahngewerbes verstehen wollen, welche demselben die ihm eigentümliche Gefährlichkeit verleihen; unter Verletzungen bei dem Betriebe daher nur solche, welche mit derartigen Funktionen in kausalem Zusammenhang stehen."

Der Irrtum Egers liegt in folgendem Satz: „Wo eine Verletzung mit irgend einer dem Bahnbetrieb eigentümlichen Gefahren unmittelbar oder auch nur mittelbar zusammenhängt oder in Verbindung steht, wird sie nach der ratio legis als bei dem Betriebe geschehen zu erachten sein." Damit stellt Eger die Vermutung auf, daß der Unfall, weil er auf eine eigentümliche Gefahr des Bahnbetriebs zurückzuführen sei, deshalb auch als bei dem Betriebe erfolgt betrachtet werden müsse und kommt auf diesem Wege zu dem falschen Schluß, daß das Gesetz unter Betrieb nur Funktionen mit dem Eisenbahnbetrieb eigentümlicher Gefährlichkeit habe verstehen wollen.

Dies ist nun weder im Gesetz noch in den Materialien des Haftpflichtgesetzes begründet. Man wollte, wie oben ausführlich dargelegt wurde, den Begriff des Betriebs nicht allzuweit fassen, ging aber im übrigen wie bei dem Entwurf der Unfallversicherungsgesetze davon aus, daß man unter dem Betrieb einer Eisenbahn eben das verstehen müsse, was der tägliche Verkehr darunter verstünde. Dies trifft bei der Definition Egers aber ganz gewiß nicht zu.

Eger vermengt zwei Momente: die Frage, was ist „Betrieb" und die weitere Frage, wann ist der Unternehmer für einen Unfall, der „bei diesem Betrieb" entstanden ist, nach § 1 des Haftpflichtgesetzes haftbar; genügt örtlicher und zeitlicher Zusammenhang des Unfalls mit dem Betrieb, oder muß der Unfall zudem durch den Betrieb oder gar durch eine dem Eisenbahnbetrieb eigentümliche Gefahr verursacht sein? Diese Fragen müssen unabhängig von einander behandelt werden, wie dies auch das Reichsgericht in einer Reihe von Entscheidungen getan hat.[2])

Dieser Irrtum Egers wäre nun keineswegs von großer praktischer Bedeutung, wenn es richtig wäre, daß § 1 die Haftung des Unternehmers davon abhängig gemacht hätte, daß der Unfall auf eine dem Eisenbahnbetrieb eigentümliche außergewöhnliche Gefahr zurückzuführen ist.[3])

Auch das Reichsgericht hat bis vor wenigen Jahren an der lediglich in den Motiven begründeten Auffassung festgehalten, daß eine außergewöhnliche, dem Betrieb eigentümliche Gefahr den Unfall verursacht haben müsse, und hat diese besondere Gefährlichkeit z. B. in folgenden Momenten gefunden: in der Bewegung besonders schwerer Wagen auf Eisenschienen, in der erhöhten Schwierigkeit des Ausweichens, in der außerordentlichen Eile des Betriebs, in der ungewöhnlichen Schwere der Frachtgüter, in dem starken, durch die Eile und den Verkehr bewirkten Gedränge, in dem eigentümlich brausenden und schleifenden, schnaubenden Geräusch, verbunden mit dem zeitweisen Ausströmen und Zischen

---

[1]) Eger a. a. O. S. 9.
[2]) RG. 30. Juni 1880. Eisenb. Entsch. I S. 243; 16. November 1894 Eisenb. Entsch. XI S. 252; 12. Mai 1902, JW. 1902 S. 367 usw.
[3]) Auch Rosin a. a. O. S. 280 scheint diesen Standpunkt zu vertreten.

des Dampfes, welches vornehmlich das Scheuen von Pferden zur Folge habe und Unfälle verursache.[1])

Allein dies ist nicht richtig und kann jedenfalls nach dem Wortlaut des Gesetzes nicht gerechtfertigt werden.

Ein bloß zeitlicher oder örtlicher Zusammenhang des Unfalls mit dem Betriebe genügt freilich nicht, um einen Unfall als Betriebsunfall im Sinn des § 1 erscheinen zu lassen, es muß sich ein ursächlicher Zusammenhang zwischen dem Unfall und der Betriebstätigkeit nachweisen lassen. Dagegen ist es für den Begriff des Betriebsunfalls nach dem Haftpflichtgesetz so wenig wie nach den Reichsunfallversicherungsgesetzen erforderlich, „daß eine Einwirkung eigentümlicher, besonderer Gefahren des Betriebs" dargetan werde.[2]) [3]) Es genügt, wenn bewiesen wird, daß durch die Betriebstätigkeit der Eisenbahn eine Gefahr begründet wurde, daß diese Gefahr als Ursache des Unfalls betrachtet werden muß.[4])

Diesen Standpunkt hat auch das Reichsgericht in Uebereinstimmung mit der Praxis des Reichsversicherungsamts in der Rechtsprechung seit 1902 vertreten:

> „Die Haftpflicht ist nur davon abhängig gemacht, daß der Unfall eine Folge des Eisenbahnbetriebs ist. Ist dies der Fall, so ist der Anspruch auf Schadensersatz begründet und kommt es nicht darauf an, ob besondere, dem Eisenbahnbetrieb eigentümliche Gefahren den Unfall herbeigeführt haben." Urt. vom 9. Januar 1902, Entsch. in Zivils. Bd. 50 S. 93.

Der Schaden muß „bei" nicht „durch" den Betrieb entstanden sein. Es ist nicht erforderlich, daß der Unfall gerade unmittelbar durch eine Betriebshandlung verursacht worden ist, andererseits ist ein mittelbarer oder unmittelbarer ursächlicher Zusammenhang des Unfalls mit einer Gefahr des Betriebs auch nicht genügend, der Unfall muß „bei dem Betrieb" sich ereignet haben, d. h. er muß in „einem äußeren, also zeitlichen und örtlichen Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang" stehen. Beide Momente müssen zusammentreffen, um die in dem Gesetze für die Haftbarkeit des Eisenbahnunternehmers aufgestellte Voraussetzung, daß der zum Schadensersatze verpflichtende Unfall „bei dem Betriebe" einer Eisenbahn sich ereignet habe, zu erfüllen.[5]) [6])

Da die Haftung des Unternehmers somit in erster Linie voraussetzt, daß der Unfall durch eine Betriebsgefahr verursacht worden ist, so scheint es hier bereits erforderlich, auf den Begriff der Verursachung näher einzugehen.

Die einzelnen seither aufgestellten Kausalitätstheorien für das Zivil- und Strafrecht sind sattsam bekannt.[7]) In der Praxis der Strafgerichte ist die Lehre

---

[1]) Vgl. die bei Eger a. a. O. S. 6 ff. zit. Entsch. d. RG. und ROHG., ferner JW. 1901 S. 427 usw.

[2]) Vergl. Handbuch der Unfallversicherung S. 33 und die Kommentare zu den Unfallversicherungsgesetzen. Piloty, Unfallversicherungsgesetze.

[3]) Dagegen Rosin a. a. O. S. 280.

[4]) RG. Urt. 20. November 1902, JW. 1903 S. 30.

[5]) Vergl. Urt. d. RG. v. 6. Juli 1903, JW. 1903 S. 345. Urt. v. 13. Juli 1904, JW. 1904 S. 487.

[6]) Vergl. auch die Ausführungen Dr. Schwarzes im Reichstag. Sten. Ber. d. RTV. S. 445.

[7]) Sie sind eingehend erörtert bei Birkmeyer, Ursachenbegriff und Kausalzusammenhang, ferner bei Rümelin, die Verwendung der Kausalbegriffe in Straf- und Zivilrecht, im Archiv für ziv. Praxis 1900 S. 171 ff.; vergl. auch Rosin a. a. O. S. 272 ff.

Buris, welche auf jede Unterscheidung innerhalb der Bedingungen verzichtet und jede Bedingung für eine Ursache im Rechtssinne erklärt, die herrschende geworden. Dagegen ist man im Gebiete des Zivilrechts von jeher bemüht gewesen, zwischen Bedingung und Ursache zu unterscheiden, und sprach als Ursache im Rechtssinn nur diejenige Bedingung an, welche vor allen anderen den Erfolg herbeigeführt zu haben schien. Es kann hier auf die Theorien von Binding, Birkmeyer und von Bar, welchem sich für das gemeine Recht auch das Reichsgericht im wesentlichen angeschlossen hatte, nicht näher eingegangen werden, gemeinsam ist all diesen Theorien das Streben, entfernt liegende Möglichkeiten, die nach einer vernünftigen Auffassung des Lebens nicht in Betracht gezogen werden können, als Folgen eines Ereignisses im Rechtssinne auszuschließen.

So wenig wie die früheren Gesetze hat auch das Bürgerliche Gesetzbuch im allgemeinen zu der Frage der Verursachung Stellung genommen, sondern man wollte es der Theorie und Praxis überlassen, hier die richtigen Grenzen zu ziehen.

Die Theorie von Bar wird heute auch auf dem Gebiete des Zivilrechtes wenig mehr vertreten. Dagegen scheint die Lehre von Kries von der adäquaten Verursachung, wie sie später von Rümelin[1]) weitergebildet wurde, immer mehr Anhänger zu finden, auch das Reichsgericht hat sich ihr neuerdings angeschlossen.[2]) [3]) Sie wird auch auf dem Gebiete des Haftpflichtrechts am ersten noch zu einem befriedigenden Ergebnis führen.

Adäquate Verursachung eines Erfolges durch Setzen einer bestimmten Bedingung liegt nach J. v. Kries dann vor, wenn das zur Untersuchung stehende kausale Moment generell geeignet ist, den Erfolg herbeizuführen. Die Basis dieser Untersuchung bilden nach Kries die sämtlichen dem Täter bekannten oder erkennbaren Bedingungen. Rümelin sucht nun dadurch einen objektiven Standpunkt zu gewinnen, daß er der Untersuchung alles zugrunde legt, was zur Zeit der Handlung in irgendwie erkennbarer Weise schon vorlag. Auch nach Rümelin wird zunächst allerdings vorausgesetzt, was dem Täter bekannt war oder bekannt sein mußte, außerdem aber auch, was sonst bekannt war oder bekannt geworden ist z. B. die durch den nachträglichen Verlauf aufgedeckten, aber zur Zeit der Tat schon vorliegenden Umstände, sowie das gesamte Erfahrungswissen der Menschheit.

Diese Bedingungen, die bei der menschlichen Handlung schon vorlagen, auch soweit sie später bekannt geworden sind, sind bei der Prüfung der Kausalität der Handlung voraussetzbar und auch vorauszusetzen, ferner aber auch alle diejenigen Bedingungen, mit deren späteren Eintritt nach allgemein menschlicher Erfahrung noch gerechnet werden kann, d. h. deren Eintritt durch den schon vorliegenden Tatbestand begünstigt erscheint.

Von dieser Basis aus ist dann zu untersuchen, inwieweit die Handlung des Täters generell geeignet war, den bezeichneten Erfolg herbeizuführen. Adäquate Verursachung durch diese Handlung liegt dann nicht vor, sobald die menschliche Erfahrung trotz Kenntnis aller aufdeckbaren Umstände zu dem Resultat kommt, mit dem Eintritt dieses Erfolges habe nicht mehr gerechnet werden können.

---

[1]) Theorie der adäquaten Verursachung vom Standpunkt der nachträglichen objektiven Prognose. Rümelin, der Zufall im Recht, ferner im Archiv für ziv. Praxis a. a. O. S. 235 ff.

[2]) RG. Urt. v. 20. Februar 1902, Entsch. i. Zivils. Bd. 50 S. 219 ff.

[3]) Auch auf dem Gebiete des Versicherungsrechts wird diese Theorie von den obersten Instanzen vertreten.

Daß der Erfolg voraussehbar war, ist nicht die Voraussetzung der Annahme einer adäquaten Verursachung.

Es muß wenigstens eine hohe Wahrscheinlichkeit, die Möglichkeit, bestehen daß die Handlung diesen Erfolg herbeiführen konnte. „Es ist nicht erforderlich,[1]) daß der Richter die Ueberzeugung habe und feststelle, daß der Schaden die notwendige, jede andere Möglichkeit ausschließende Folge eines Verschuldens gewesen sei, es genügt eine hohe Wahrscheinlichkeit, daß der Schaden durch das Ereignis herbeigeführt worden ist."

Es ist endlich hier noch auf die Frage einzugehen, inwieweit der Kausalzusammenhang zwischen einer Handlung und dem Erfolg durch eine freiwillige Handlung des Verletzten oder eines Dritten unterbrochen wird.

Nach der ständigen Rechtsprechung des Reichsgerichts[2]) muß derjenige, der durch seine Schuld eine Situation herbeigeführt hat, in welcher es für einen anderen zur rechtlichen oder moralischen Pflicht wird, ohne Rücksicht auf die damit verbundene eigene Gefahr zum Schutz von Leib und Leben Dritter einzugreifen, für den bei solchen Rettungsversuchen entstehenden Schaden aufkommen. Eine Ausnahme wird nur für den Fall gemacht, daß dem anderen selbst ein Verschulden zur Last fällt.

All diese Sätze können unbedenklich auf das Haftpflichtrecht Anwendung finden.

Eine Betriebsgefahr ist demnach dann Ursache des Unfalles, wenn sie unter Berücksichtigung aller Bedingungen, welche im Augenblick der Entstehung der Betriebsgefahr bereits gegeben oder mit deren späterem Eintritt nach allgemein menschlicher Erfahrung noch gerechnet werden konnte, generell geeignet war, diesen Unfall herbeizuführen.

§ 6. Begriff des Unternehmers.

Unternehmer des Eisenbahnbetriebs ist derjenige, für dessen Rechnung und Gefahr und in dessen Namen der Betrieb auf einer Bahnstrecke ausgeübt wird.[3])

Häufig wird der Unternehmer auch der Eigentümer der Betriebsmittel sein, aber dem Begriff des Unternehmers ist dies keineswegs wesentlich. Auch der Pächter kann Unternehmer sein. Dagegen ist der Betriebsleiter einer Eisenbahn wegen dieser Leitung noch nicht Unternehmer. Eine Gesellschaft bleibt Unternehmerin des Eisenbahnbetriebs auch dann, wenn die gesamte Verwaltung der Bahn von einer Behörde übernommen und der Gesellschaft nur eine bestimmte jährliche Dividende aus dem Ertrag des Unternehmens gewährt wird.

Gleichgültig ist für die Haftung des Unternehmers, ob der Schaden auf die Mangelhaftigkeit fremder Betriebsmittel zurückzuführen ist — man denke an durchgehende Züge — oder ob auf derselben Strecke auch noch ein anderer Unternehmer selbständig eine Eisenbahn betreibt. Es kommt nur darauf an, ob der Schaden innerhalb seines Eisenbahnbetriebs auf dieser Strecke eingetreten ist.

---

[1]) So RG. v. 6. Novbr. 1883. Entsch. in Zivils. Bd. 10 S. 66; Urt. v. 2. Okt. 1903. JW. 1903 S. 384 N. 9.

[2]) RG. Urt. v. 21. März 1892. Entsch. in Zivils. Bd. 29 S. 121, Urt. v. 25. November 1902. JW. 1903 S. 30[32].

[3]) Vergl. Eger a. a. O. S. 81 RG. in wiederh. Entsch. insbes. neuerdings im Urt. v. 17. Sept. 1901; JW. 1901 S. 727; Endemann a. a. O. S. 43; Dernburg a. a. O. Bd. II 2 S. 664; vergl. auch § 28 GUVG. u. die einschl. Literatur.

Nur dann tritt eine solidarische Haftung der einzelnen Unternehmer ein, wenn sie auf gemeinsame Rechnung und Gefahr den Betrieb ausgeübt haben.

§ 7. Versicherungspflicht des Unternehmers nach dem Gewerbeunfallversicherungsgesetz.

Da der Betrieb einer Eisenbahn zu den versicherungspflichtigen Betrieben des § 1 des RGUVG. zählt, [1]) ist der Unternehmer verpflichtet, alle in dem Betrieb beschäftigten Arbeiter und Betriebsbeamten, Werkmeister, Techniker, [2]) „sofern ihr Jahresarbeitsverdienst an Lohn, Gehalt, Tantiemen, Naturalbezügen [3]) u. s. w. 3000 Mk. nicht übersteigt", nach Maßgabe des GUVG. gegen die Folgen der bei dem Betriebe sich ereignenden Unfälle zu versichern.

Soweit Betriebe des Staates oder eines Kommunalverbandes in Frage kommen, besteht eine Ausnahme von dieser Versicherungspflicht, insofern auf die im § 1 des Gesetzes betreffend die Fürsorge für Beamte und Personen des Soldatenstandes infolge von Betriebsunfällen vom 15. März 1886 bezeichneten Personen, auf Beamte, welche in Betriebsverwaltungen eines Bundesstaats oder eines Kommunalverbandes mit festem Gehalt und Pensionsberechtigung angestellt sind, sowie auf andere Beamte eines Bundesstaats oder Kommunalverbandes, für welche die im § 12 des Gesetzes vorgesehene Fürsorge in Kraft getreten ist, das Gewerbeunfallversicherungsgesetz keine Anwendung findet. [4]) Soweit diese Ausnahme nicht Platz greift, kann andererseits in staatlichen Eisenbahnbetrieben die Versicherungspflicht auch auf Betriebsbeamte mit einem 3000 Mk. übersteigenden Jahresarbeitsverdienst erstreckt werden. [5])

Was die nähere Ausgestaltung dieser Versicherungspflicht des Eisenbahnunternehmers betrifft, so muß hier auf die einschlägige Literatur verwiesen werden. [6]) Hier interessiert wegen der Beziehungen des Gewerbeunfallversicherungsgesetzes zum Haftpflichtgesetz folgendes:

Aehnlich wie der Unternehmer nach dem Gesetz vom 7. Juni 1871, leistet die Berufsgenossenschaft dem Versicherten Ersatz des Schadens, welcher durch Körperverletzung und Tötung entsteht. Ein Anspruch steht jedoch nach § 8 dem Verletzten und seinen Hinterbliebenen nicht zu:

a) wenn der Unfall von dem Verletzten vorsätzlich herbeigeführt wurde — nach § 1 HG. genügt es, wenn dem Verletzten auch nur Fahrlässigkeit zur Last fällt;

b) der Anspruch kann ganz oder teilweise abgelehnt werden, wenn der Verletzte den Unfall bei Begehung eines durch strafrechtliches Urteil festgestellten Verbrechens oder vorsätzlichen Vergehens sich zugezogen hat.

Bezüglich des Umfangs des Schadensersatzes vergl. § 9; er umfaßt nicht wie in § 1 des HG. den vollen Schaden; selbst im Falle völliger Erwerbsunfähigkeit wird grundsätzlich nur ein Teil des Schadens, 66 ²/₃ des Jahresarbeitsverdienstes, vergütet.

---

[1]) GUVG. § 1 Z. 3.
[2]) GUVG. § 2.
[3]) GUVG. § 6.
[4]) GUVG. § 7.
[5]) GUVG. § 130.
[6]) Handbuch der Unfallversicherung; Woedtke, Unfallversicherungsgesetz; Piloty, Reichsunfallversicherungsrecht u. s. w.

Im Falle der Tötung des Arbeiters u. s. w. wird den Hinterbliebenen, analog den Unterhaltungsberechtigten in § 3 HG., Unterstützung nach Maßgabe der §§ 17 bis 21 GUVG. gewährt.

Träger dieser Versicherung sind, wie schon am Eingang dieses Abschnitts bemerkt, die Unternehmer der Eisenbahnbetriebe, welche zum Zwecke der Versicherung nach Maßgabe der §§ 28 ff. in Berufsgenossenschaften vereinigt werden. Die Bildung bestimmter Bezirke ist hier nicht erforderlich.[1])

Eine Ausnahme besteht wiederum für die vom Reich oder von einem Bundesstaat für Reichs- beziehungsweise Staatsrechnung verwalteten Eisenbahnbetriebe mit Einschluß der Bauten, welche von denselben für eigene Rechnung ausgeführt werden Hier tritt an die Stelle der Berufsgenossenschaft das Reich beziehungsweise der Staat, für dessen Rechnung die Verwaltung geführt wird.[2])

Wird nun im Betrieb der Eisenbahn ein gegen Unfall versicherter Arbeiter durch einen Betriebsunfall verletzt, so könnte er mangels einer entgegenstehenden gesetzlichen Bestimmung nicht nur nach § 8 ff. GUVG. eine Rente begehren, für welche zwar zunächst die Berufsgenossenschaft, in letzter Linie aber der Unternehmer mit seinem Vermögen aufkommen müßte, er könnte außerdem von dem Unternehmer des Betriebs in den meisten Fällen auch auf Grund des § 1 des HG. von 1871 Schadensersatz verlangen. Der Unternehmer könnte höchstens nach § 4 des HG. fordern, daß die Leistung der Berufsgenossenschaft an den Ersatzberechtigten auf die nach § 1 HG. zu leistende Entschädigung eingerechnet werde. Immerhin würde in diesem doppelten Ersatzanspruch des Verletzten eine große Härte liegen, wenn man berücksichtigt, daß der Unternehmer nach § 1 HG. auch dann haftet, wenn ihn nicht das geringste Verschulden trifft, daß andererseits der Verletzte nach § 8 GUVG. auch dann eine Rente auf Kosten des Unternehmers bezieht, wenn er den Unfall in grob fahrlässiger Weise selbst herbeigeführt hat.

Um diese Unbilligkeit zu beseitigen und um Streitigkeiten zwischen dem Arbeitgeber und Arbeiter über Schadensersatzansprüche bei Betriebsunfällen möglichst zu vermeiden, hat § 135 GUVG. nun bestimmt, daß die nach Maßgabe des GUVG. versicherten Personen und die in § 16—19 bezeichneten Hinterbliebenen, auch wenn sie einen Anspruch auf Rente nicht haben, einen Anspruch auf Ersatz des infolge des Unfalls erlittenen Schadens gegen den Betriebsunternehmer selbst nur dann geltend machen können, wenn durch strafgerichtliches Urteil festgestellt worden ist, daß dieser den Unfall vorsätzlich herbeigeführt hat. Das gleiche gilt von Schadensersatzansprüchen gegen Bevollmächtigte, Repräsentanten, Betriebs- und Arbeiteraufseher des Betriebsunternehmers.

Die Voraussetzung der Anwendung des § 135 GUVG. aber bildet, daß der Ersatzberechtigte in dem Betriebe desjenigen Unternehmers, durch den er versichert wurde, d. h. im Betriebe seines Arbeitgebers, zu Schaden kam. Es besteht kein Zweifel, daß § 135 unter Betriebsunternehmer den Unternehmer versteht, in dessen Betriebsunternehmen der Unfall eingetreten und der beschädigte Arbeiter beschäftigt ist. Ein Betriebsunternehmer, der nicht zu dem Beschädigten im Verhältnis eines Arbeitgebers steht, erscheint im Gegensatz hierzu als Dritter im Sinn des § 140 GUVG.[3])

---

[1]) GUVG. § 28.

[2]) GUVG. § 128.

[3]) Motive RT. 5. Legislaturp. IV. Session 1884 Nr. 4 S. 81, 83; Kommissionsbericht Nr. 115 S. 57; Sten. Ber. d. Sitz. v. 21. Juni 1884 S. 946; RGUrt. 31. Mai 1888,

Wenn demnach ein Postbediensteter — § 1 Z. 3 GUVG. — bei dem Betriebe einer Privatbahn verletzt wird und er erhält nach den Bestimmungen des GUVG. vom Staat eine Unfallrente von 66 2/3 % seines Jahresarbeitsverdienstes, so kann er trotzdem von dem Unternehmer der Privatbahn auf Grund des HG. Schadensersatz verlangen. § 135 findet nach dem, was eben ausgeführt wurde, keine Anwendung. Soweit der Staat entschädigungspflichtig ist, geht nach § 140 GUVG. dieser Anspruch gegen die Privatbahn auf ihn über, so daß der Postbedienstete von dem Bahnunternehmer selbst noch den Betrag des Schadensersatzes verlangen kann, welcher die vom Staat auf Grund des GUVG. gewährte Entschädigung übersteigt.

Eine Ausnahme wäre nur dann zu machen, wenn der Betriebsunternehmer der Post und Eisenbahn in dem vorliegenden Fall ein und dieselbe Person, z. B. der Staat wäre. Dann greift § 135 wieder ein. Es macht keinen Unterschied, ob diese juristische Person, je nachdem es sich um die eine oder andere Verwaltung handelt, von verschiedenen Behörden vertreten wird.[1])

Selbst in dem Fall, daß der Verletzte nach § 135 auch vom Betriebsunternehmer selbst Schadensersatz verlangen kann, weil dieser den Unfall vorsätzlich herbeigeführt hat und dies durch strafgerichtliches Urteil festgestellt worden ist, muß sich der Verletzte die gewährte Unfallsrente von dem Unternehmer anrechnen lassen. Der Anspruch beschränkt sich auf den Betrag, um welchen die den Berechtigten nach anderen gesetzlichen Vorschriften (§§ 1, 2 HG., 823, 826 BGB. u. s. w.) gebührende Entschädigung diejenige übersteigt, auf welche sie nach dem Unfallversicherungsgesetze Anspruch haben.[2])

Im Fall eines Rechtsstreits über die privatrechtliche Entschädigungspflicht des Unternehmers ist für das erkennende ordentliche Gericht die Entscheidung bindend, welche in dem durch das GUVG. geordneten Verfahren über die Frage ergeht, ob ein Unfall vorliegt, für welchen aus der Unfallversicherung Entschädigung zu leisten ist und in welchem Umfang Entschädigung zu gewähren ist.[3])

§ 8. Höhere Gewalt.

Der Betriebsunternehmer haftet für den entstandenen Schaden, sofern er nicht beweist, daß der Unfall durch höhere Gewalt oder durch eigenes Verschulden des Getöteten oder Verletzten verursacht ist.

Durch die Ausdrucksweise „sofern er nicht beweist, sollte die Beweislast geregelt werden.[4]) Nicht der Verletzte hat zu beweisen, daß ein Fall höherer Gewalt usw. nicht vorliegt, sondern der Unternehmer hat den Nachweis der höheren Gewalt zu führen.

Der Begriff „höhere Gewalt" ist ein juristisch technischer Ausdruck[5]), es würde ein vergebliches Bemühen sein, diesen Begriff aus dem Sprachgebrauch des täglichen Lebens erklären zu wollen. Er ist dem römischen Recht entnommen und kehrt in einer Reihe von Gesetzen wieder. Eine Legaldefinition des Be-

Entsch. in Zivils. Bd. 21 S. 51 ff.; 7. März 1889, Entsch. in Zivils. Bd. 23 S. 51 ff.; Motive zur Novelle S. 135, 136, abgedruckt bei Graef, Unfallversicherungsgesetze 1900 S. 217.

[1]) RGUrt. v. 31. Mai 1888, Entsch. in Zivils. Bd. 21 S. 51 ff.

[2]) GUVG. § 135 Abs. II.

[3]) GUVG. § 135 Abs. III.

[4]) Vergl. den Sprachgebrauch des BGB. und der übrigen neueren Gesetze.

[5]) Auch dies ist bestritten.

griffs ist niemals versucht worden, man überließ es der Praxis und der Wissenschaft, den Begriff der „höheren Gewalt" festzustellen.

Der Begriff der vis maior ist im römischen Recht hauptsächlich an dem receptum ausgebildet worden. Ursprünglich lautete die formula des praetor:

Nautae caupones stabularii quod cuiusque salvum fore receperint nisi restituent in eos indicium dabo.[1])

Als Grund für diese strenge Haftung dieser Klasse von Gewerbetreibenden gab man an, der praetor habe einmal mit dem verbrecherischen Treiben dieser Leute aufräumen wollen, die oft im Einverständnis mit Dieben die Gäste und Kaufleute schädigten. Während bei der locatio conductio nur für culpa, beim depositum nur für dolus gehaftet werde, hoc edicto omnimodo, qui receperit, tenetur, etiamsi sine culpa eius res periit vel damnum datum est.[2])

Diese strenge Haftung des nauta rc. wurde nun in der Kaiserzeit wesentlich gemildert. Der nauta rc. soll nicht haften müssen, wenn ein damnum fatale vorliegt, und Labeo fügt noch hinzu:

Si quid naufragio aut per vim piratarum perierit, non esse iniquum exceptionem ei dari; idem erit dicendum, et si in stabulo aut in caupona vis maior contigerit.[3])

Bereits unter den Glossatoren ist ein lebhafter Streit über die Bedeutung der exceptio entstanden.[4])

Die Worte des Pomponius: „Etiam si sine culpa eius res periit" werden von den einen dahin ausgelegt: „Etiam si sine culpa scil. levi levissima intervenit, nam si nec levissima intervenit ergo fuit casus fortuitus et sic non tenetur. Demnach würde sich von der actio locati conducti die actio de recepto nur dadurch unterscheiden, daß bei ersterer nur culpa lata und levis, bei letzterer dagegen culpa levissima zu präſtieren sei. Im Gegensatz zu dieser Anschauung läßt die andere Hauptrichtung den nauta prinzipiell auch für den Zufall haften und scheidet erst aus dem Begriff des casus den Begriff des casus fortuitus, der vis maior aus. So sei Diebstahl wohl Zufall, könne aber nicht inter fortuitos casus gerechnet werden, erst latrocinium als vis maior sei geeignet, die Haftung des nauta zu beseitigen.[5])

Dieser Gegensatz der beiden Richtungen hat sich bis heute erhalten, er tritt nicht nur in der gemeinrechtlichen Wissenschaft, sondern auch in den neueren Gesetzgebungen zu Tage, die den Begriff der höheren Gewalt verwerten. Es ist eine Täuschung, wenn z. B. die Motive zum Bürgerlichen Gesetzbuch den Begriff der höheren Gewalt durch Wissenschaft und Praxis als festgestellt erachten, der Begriff ist bestritten geblieben.

Soweit sich die Entwicklung der Lehre des römischen receptum in Deutschland nach der Rezeption des römischen Rechts verfolgen läßt, scheint die überwiegende Lehre von jeher zwischen einfachem casus und höherer Gewalt vis maior unterschieden zu haben.

---

[1]) l. 1 Dig. 4, 9.

[2]) l. 3 § 1, 4 eod. (Pomponius).

[3]) l. 3 § 1, 4 eod.

[4]) Gl. ad. l. 3 D. 4, 9.

[5]) Quidam tamen dicunt, quod licet non adhibeat levissimam culpam quis puta quia fuit furto substracta, ubi non est fortuitus casus (nam furtum non computatur inter fortuitos casus, sed latrocinium) quod tunc tenetur. Gl. ad. l. cit. Abgedruckt bei Exner, Begriff d. höheren Gewalt, S. 11.

Lauterbach nennt in seinem Collegium theoretico-practicum Pandektarum (1714—1718) vis maior einen casus inevitabilis und stellt einfachen Zufall einem casus gegenüber, qui praecaveri non potuit.

„Dicti exercitores ad aestimationem porro tenentur si res receptae perierint casu, qui plerumque hominis culpa contingere solet, etsi praecaveri potuit, si furto surreptae sive a famulo proprio et alia persona domestica, uxore scil. liberis usw." [1])

Recht bemerkenswert ist auch die Unterscheidung, welche Lauterbach für den Fall eines Brandes im Gasthause trifft, je nachdem der Brand im Innern des Gasthauses entstanden oder erst von einem Nachbarhause übertragen wurde:

„Quae de furto diximus, eadem et de Damno debent intelligi a quocunque etiam si datum, modo non vis maior intervenerit et damnum praecaveri haud potuerit; si autem res incendio perierint et incendium non in aedibus vicinis sed in caupona exortum, nec probetur ignem extrinsecus immissum, caupo omnino tenebitur." [2])

Es scheint, daß man schon damals, wie die heute herrschende Lehre unter höherer Gewalt nur ein von außen kommendes unabwendbares Ereignis verstehen wollte.

Die Auffassung Lauterbachs ist wohl um diese Zeit die herrschende gewesen, doch fehlte es auch nicht an Vertretern der anderen Richtung, wie sie bereits von den Glossatoren teilweise vertreten worden war. Lauterbach führt selbst einige Rechtsgelehrte an, die der Anschauung seien: ad restitutionem sufficere, si vector vel viator levissimam solummodo exercitoris culpam probet.[3])

Von den späteren hat sich namentlich Glück[4]) in seinem Kommentar (Bd. 6 1800) entschieden der Lehre Lauterbachs angeschlossen:

„Wie wenig es bei der Verantwortlichkeit der Gastwirte darauf ankommt, ob sie selbst durch irgend ein Versehen den Schaden veranlaßt haben, ist daraus offenbar

1. weil sie auch für Diebstähle ebenso wie für jede andere Art der Beschädigung ohne Unterschied haften und weil

2. nichts als erweisliches damnum fatale sie entschuldigen soll.

Hierunter wird aber nicht jeder Zufall verstanden, den der Gastwirt nicht verschuldet hat, sondern eine vis maior, welcher Ausdruck eine besondere Begebenheit bezeichnet, die man in keiner Weise abzuwenden oder der man durchaus nicht zu widerstehen imstande war. Dahin gehört z. B. der Einfall der Feinde, gewaltsamer Einbruch der Räuber, Ungewitter, Brand, der in des Nachbars Hause entstanden ist und dergleichen."

Auch nach Glück muß es sich also um von außen kommende unabwendbare Ereignisse handeln.

Dies zeigen seine weiteren Beispiele: „Solche Schäden, die durch Diebstahl von Leuten im Hause, oder durch Feuer das in dem Gasthofe selbst ausgekommen ist, verursacht worden sind, muß der Gastwirt ersetzen.

„Hierdurch widerlegt sich, meint Glück, auch zugleich die Meinung der-

[1]) Lauterbach a. a. O. Lib. IV, Tit. IX, 19, Bd. 1 S. 409.

[2]) Lauterbach a. a. O. Note 20.

[3]) Lauterbach a. a. O. Note 18.

[4]) Glück, Ausführliche Erläuterung zu den Pandekten, Erlangen 1800 Bd. 6 S. 119 ff.

jenigen Rechtsgelehrten, welche die oben angeführte Stelle so verstanden wissen wollen, daß der Gastwirt für den Schaden stehen müsse, wenngleich die Sachen ohne eine culpa levis desselben zugrunde gegangen wären: er sei folglich zwar ob culpam levissimam verantwortlich, hingegen einen solchen Schaden, der in einem bloßen Unglücksfalle seinen Grund habe, brauche er nicht zu ersetzen."

Zwei Arbeiten vor allem sind für die weitere Entwicklung der gemeinrechtlichen Lehre in dieser Frage wie für den Begriff der höheren Gewalt überhaupt, von grundlegender Bedeutung. Es sind dies der Aufsatz Goldschmidts „Das receptum nautarum, cauponum, stabulariorum" in der Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht von Goldschmidt, 1860, und die Ausführungen Exners über den Begriff der höheren Gewalt, Wien 1883.

Goldschmidt geht von dem regelmäßig vorliegenden Grundvertrag, der locatio conductio aus. Durch diesen sei der Gastwirt ꝛc. bereits gesetzlich zu custodia verpflichtet. Diese Garantieverpflichtung werde durch das receptum noch verschärft, indem „manche sonst als casus betrachtete Ereignisse in den Kreis der Verantwortlichkeit hineingezogen werden."

Auch Goldschmidt ist sich darüber klar, daß der Gastwirt nicht bloß dann haftet, wenn ihm irgend ein Verschulden, vielleicht culpa levissima zur Last fällt, sondern auch grundsätzlich infolge der übernommenen custodia für casus haftet. Nur für vis maior brauche er nicht einzustehen, welche eine besondere Art des casus darstelle.

Goldschmidt kommt schließlich zu folgenden Ergebnissen:

1. Handlungen der Dienstleute und Passagiere gelten den eigenen Handlungen des Rezipienten gleich. Er steht also unbedingt ein, nicht allein für eigenes Verschulden, sondern auch für jede Beschädigung und jeden Verlust, welche durch Verschulden einer dieser Personen herbeigeführt sind.

2. Er garantiert ferner für Handlungen Dritter, zu der eben gedachten Kategorie nicht gehöriger Personen, dies aber mit folgender Einschränkung:

Weder findet unbedingte Haftung für damnum und furtum statt, soweit solche nicht von den Dienstleuten und Passagieren ausgehen, noch auch nur die gewöhnliche, sondern eine in beiden Beziehungen verstärkte, deren Umfang unter Berücksichtigung des Grundgedankens unseres Instituts und der bezweckten strengen Haftung, der Richter im einzelnen Fall nach vernünftigem Ermessen zu bestimmen hat. Nur was darüber hinausliegt, ist nicht vertretbarer Zufall, vis maior, damnum fatale, im Sinne unserer Lehre.

3. Er haftet nicht für damnum fatale oder vis maior; als vis maior gilt in der Theorie des receptum ein jedes vom Rezipienten selbst unverschuldetes Ereignis, welches nicht unter Satz 1 und 2 fällt.

Damit verzichtet Goldschmidt darauf, den Inhalt des Begriffs der vis maior selbst festzustellen und begnügt sich mit einer negativen Umgrenzung des Begriffs. Die schwierige Trennung des gewöhnlichen casus von vis maior überläßt er dem richterlichen Ermessen.

In einem späteren Aufsatz[1]) stellt Goldschmidt den Unterschied zwischen locatio conductio und dem receptum nochmals dahin fest:

Ex locato haftet der Frachtführer nur für diligentia in custodiendo nach dem Maßstab des diligens pater familias, dagegen ex recepto ist er vermöge

---

[1]) Goldschmidt, Das receptum nautarum, cauponum, stabulariorum, Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht von Goldschmidt, Bd. III S. 369.

der noch besonders übernommenen custodia zur Anwendung auch außerordentlicher, durch die Umstände irgend indizierter Vorsichtsmaßregeln verpflichtet und haftet schlechthin, sofern nur deren Unterlassung die Beschädigung oder Entwendung ermöglicht hat. Im entgegengesetzten Falle ist er frei.

Man sieht, Goldschmidt hat im wesentlichen das Moment der „Unabwendbarkeit" aus der Glückschen Definition der vis maior übernommen, dagegen legt er kein Gewicht darauf, daß das schädigende Ereignis von außen herkommt: ebensowenig begründet sei die unbedingte Verantwortlichkeit für einfachen Diebstahl oder für Feuer im Gasthause oder Schiff selbst. Der Wirt soll nicht haften, wenn z. B. im Wirtshause die Gasröhren platzen, wenn dieses Ereignis sich durch alle Vorsichtsmaßregeln nicht habe abwenden lassen.[1])

Die Lehre Goldschmidts ist durch die gründlichen Ausführungen von Brinz[2]) über den Begriff der custodia noch vertieft worden.

Custodia sei etwas wesentlich anderes als diligentia, sie dürfe auch nicht als eine species diligentiae, als eine exactissima diligentia bezeichnet werden. Es sei sicher, daß innerhalb der Obligationen custodia den Schutz von körperlichen Sachen gegen jede Gefährde, welche nicht von dem Hüter selbst herrühre und gegen welche ein Schutz noch denkbar sei, bedeute. Diese Haftung für custodia könne durch besonderen Vertrag übernommen werden, die Uebernahme könne aber in dem Vertrag auch stillschweigend enthalten sein für alle, die für eine fremde, aber mit Wissen und Willen des Herrn in ihren Händen befindliche Sache haften; solche Leute seien Schiffer, Wirte, Stallhalter, Vermieter von Lagerhallen, Werkmeister usw. Was den Grad dieser custodia betrifft, so sei eine Steigerung der custodia bis zu dem Grade möglich, daß die Prästation des Verlustes selbst für den Fall übernommen werde, da derselbe ohne jede Schuld oder trotz aller Diligenz des Obligierten eintrete, ohne daß damit der Verpflichtete das periculum rei übernehmen wollte, es werde auch hier lediglich omne custodiae periculum versprochen. Allein so buchstäblich sei dieses unbedingte Garantieversprechen nie ausgelegt worden. Ein Kreis von Fällen, in denen man immer noch sagen konnte, „die Sache sei nicht verwahrt geblieben", sei in den Fällen, in denen ein schlechthin unvermeidlicher, über jede Verwahrung erhabener Zufall oder das reine Fatum die Sache verschlungen, verwüstet, zerstört hatte, gleichgestellt worden. Diese Fälle könne man mit vis maior bezeichnen, d. i. gemeiner Vorsicht und Gegenwehr überlegener Gewalt. Was die Haftung für das Verschulden Dritter anlange, so träfe den Verpflichteten, wenn er aus dem receptum als Schiffer oder Gastwirt hafte, von allen denjenigen Verschuldungen Dritter, die der vis maior angehören, keine, außerhalb dieses aber jedwedes von Dritten gestiftete damnum und furtum.

Auch Brinz[3]) steht demnach auf dem Standpunkt, daß unter den Begriff der vis maior jedes Ereignis falle, welches unvermeidlich, durch keine Vorsicht abgewendet werden kann. So wenig wie Goldschmidt hat Brinz den Begriff der höheren Gewalt auf die von „außen kommenden" Ereignisse eingeschränkt.

---

[1]) a. a. O. S. 113, 114.

[2]) Brinz, Lehrbuch der Pandekten, 1879, S. 261 ff. § 268.

[3]) Aehnlich Windscheid, Pandekten II § 364 Nr. 6, § 264 Nr. 9. Nach Windscheid wird in den vorliegenden Fällen für custodia, d. i. für eine an und für sich über die Pflichten eines ordentlichen Mannes hinausgehende spezielle Beaufsichtigung und Bewachung gehaftet, und demzufolge wegen aller Ereignisse, welche durch eine gesteigerte, persönliche Obhut und Fürsorge hätten abgewendet werden können.

Nun kam Exner und forderte für den Begriff der höheren Gewalt objektive, absolute Merkmale.

Gegen die Lehre Goldschmidts wendete er ein, daß der von Goldschmidt für die vis maior geforderte Begriff der Unabwendbarkeit immer nur ein relativer sein könne, die ganze Lehre Goldschmidts laufe darauf hinaus, daß man von dem Unternehmer culpa levissima fordere, einen Begriff, den man im modernen Recht wegen seiner Inhaltslosigkeit aufgegeben habe. Aus den Motiven des receptum in l. 3 D. 4, 9 folgert Exner, daß der praetor nur da die strenge Haftung des nauta etc. habe ausschließen wollen, wo der kasuelle Charakter des Unfalls prima facie evident sei, d. h. wo es keinen Beweisnotstand gebe und zugleich alle Wahrscheinlichkeit zugunsten des Beklagten stehe. Liquidität des Sachverhalts zugunsten des Rezipienten sei also das Prinzip der auf höhere Gewalt sich stützenden Einrede.

Demnach seien die charakteristischen Momente der vis maior folgende:

1. Aeußere Provenienz als qualitatives Moment.

Auf Zufälle im Innern des Betriebs werde von vornherein nicht eingegangen wegen des illiquiden Sachverhalts. Sobald die Zerstörungsursache z. B. innerhalb des Magazins entsprungen ist, werde nicht mehr danach gefragt, wieso sie entsprungen sei, es liege keinesfalls höhere Gewalt vor. Keine höhere Gewalt, wenn ein Magazin dadurch in Brand gerät, daß jemand eine Zigarre in Brand setzt, wenn ein Eisenbahnzug in den Abgrund stürzt, weil der Lokomotivführer vom Schlage gerührt wurde.

2. in concreto Unabwendbarkeit des Ereignisses als quantitatives Moment, Offenkundigkeit, überwältigende Wucht des Auftretens.

Von selbst biete sich hier als das Bestimmende die Unterscheidung zwischen solchen mißlichen Zufällen dar, welche im regelmäßigen Verlauf des Lebens und Verkehrs in dieser oder jener Gestalt immer wieder vorzukommen pflegen und solchen, welche als etwas ganz Außerordentliches erscheinen, weil sie den Rahmen des Gewohnten augenscheinlich und mächtig überschreiten.

So kommt Exner schließlich zu folgender Definition des Begriffes höherer Gewalt:

„Höhere Gewalt ist ein Ereignis, welches

1. außerhalb des Betriebskreises der betr. Verkehrsunternehmung entsprungen, durch Hereinwirken in diesen Betriebskreis einen Schaden an Leib oder Gut verursacht hat, und welches

2. vermöge der Art und Wucht seines Auftretens die im ordentlichen Lauf des Lebens zu gewärtigenden Zufälle augenscheinlich übersteigt.

Trotz des Nachweises höherer Gewalt läßt aber Exner den Unternehmer dann haften, wenn er durch sein Verschulden den an sich abwendbaren Schaden nicht abgewendet hat.

Zum erstenmal ist hier das Moment der äußeren Provenienz des Ereignisses mit großer Schärfe betont, zum unbedingten Begriffsmerkmal der höheren Gewalt gestempelt worden. Daß Exner weiterhin anstatt des Moments der Unabwendbarkeit fordert, daß das Ereignis offenkundig, mit unwiderstehlicher Wucht aufgetreten sei, ist von geringerer praktischer Bedeutung, da ja Exner den Rezipienten im Fall eines Verschuldens trotz des scheinbaren Vorliegens höherer Gewalt haften läßt, weil er den Schaden nicht abgewendet hat. Damit ist indirekt das Moment der Unabwendbarkeit wieder aufgenommen.

Exner ist nun namentlich von Dernburg in Grünhuts Zeitschrift [1]) heftig angegriffen worden. Dernburg verwirft prinzipiell das Erfordernis der äußeren Provenienz des Ereignisses.

Nach Dernburg [2]) ist vis maior ein Unfall, der nicht zu bannen war. In der Regel sei höhere Gewalt jeder Zufall, welcher durch die Sorgfalt des sorgsamen Hausvaters im gegebenen Fall nicht ausgeschlossen werden konnte. Wer aber das Gewerbe eines Wirtes, Frachtführers oder ein Eisenbahnunternehmen betreibe, habe mehr zu leisten, als bloß im Einzelfall umsichtig zu verfahren. Er habe die zweckmäßigsten Einrichtungen zum Schutze des Publikums zu treffen. Was durch die umsichtigsten Schutzvorrichtungen nicht verhütet werden kann, also menschlicher Kraft und Vorsicht spotte, sei hier höhere Gewalt.

Wenn wir das Ergebnis dieser Untersuchungen über den gemeinrechtlichen Begriff der höheren Gewalt betrachten, so ergibt sich, daß nur über wenige Punkte eine Uebereinstimmung erzielt worden ist. Sieht man von Exner ab, so wird im allgemeinen vis maior als ein außergewöhnliches, über den bloßen casus hinausgehendes Ereignis bezeichnet, das durch alle Sorgfalt, durch Menschenkraft nicht abgewendet werden kann. Daß nur dann von vis maior gesprochen werden könne, wenn dieses Ereignis von außen komme, wird von den Aelteren wie von Glück behauptet, während Goldschmidt, Brinz u. a. wenig Gewicht auf diesen Punkt zu legen scheinen, Dernburg sogar ausdrücklich jeden Unterschied bestreitet.

Das Reichsoberhandelsgericht hat sich im wesentlichen der Lehre Goldschmidts angeschlossen. „Der Schiffer [3]) haftet nicht für diejenigen Naturereignisse, denen menschliche Kraft nicht zu widerstehen vermag und welche auch Umsicht und Sorgfalt nicht hätten vermeiden können. Ob ein Naturereignis vis maior ist, ist nach der Besonderheit des Falles zu beantworten; die bejahende Antwort setzt aber die Existenz jener objektiven Requisite voraus, Unabwendbarkeit des Ereignisses durch nach Lage des Falles gebotene Vorsicht, die Unüberwindlichkeit des eingetretenen Ereignisses resp. Schadensfolgen durch menschliches Bemühen."

Dabei wird vom Reichsoberhandelsgericht und später vom Reichsgericht von Anfang an die Notwendigkeit der äußeren Provenienz des Ereignisses betont.

„Schon die gemeinrechtlichen Grundsätze der actio de recepto gehen jedoch dahin, daß nicht jedes zufällige Ereignis, welches den Schaden veranlaßt hat, von der Schadensersatzverbindlichkeit befreit, daß vielmehr das damnum fatale ein Mehr in sich begreift. Diese Gesetzesstelle läßt deutlich erkennen, daß unter damnum fatale, für welches naufragium, vis piratarum, incendium, aggressura latronum als Beispiele angeführt werden, nicht jeder casus, sondern nur ein solcher casus verstanden ist, welcher durch von außen kommende Gewalt entstanden und nach menschlicher Einsicht nicht vorhergesehen und durch menschliche Kraft nicht abgewendet werden konnte, während andere zufällige Ereignisse, z. B. Diebstahl, von der Haftverbindlichkeit nicht befreien sollten, ja nach der gemeinen Meinung ein im Hause des Wirtes selbst entstandener Brand dessen Haftpflicht nicht aufhebt.[4])

Von der gleichen Auffassung, daß unter höherer Gewalt nicht gewöhnlicher

---

[1]) Bd. XI S. 335 ff.

[2]) Dernburg, Pandekten Bd. II S. 104.

[3]) Entsch. vom 4. Februar 1873. Seuff. Arch. Bd. 28 S. 90.

[4]) Seuff. Arch. Bd. 28 S. 92; vergl. auch Entsch. vom 2. Dezember 1879, Seuff. Arch. Bd. 35 S. 265. Entsch. vom 15. Januar 1881, Seuff. Arch. Bd. 36 S. 269.

Zufall, sondern nur ein von außen kommendes unabwendbares Ereignis verstanden werden dürfe, sind auch die Redaktoren des Haftpflichtgesetzes bei dem Entwurf ausgegangen. Darüber bestand kein Streit, daß durch das Haftpflichtgesetz die Verantwortlichkeit des Unternehmers über die regelmäßige Haftung für dolus und culpa hinaus erhöht werden sollte; man rechtfertigte dies damit, daß der Größe der mit dem Eisenbahnbetrieb verbundenen Gefahr und dem Vertrauen, mit dem das Publikum auf die Einrichtungen und Anordnungen der Eisenbahnverwaltung sich zu verlassen genötigt ist, das höchste Maß der Verantwortlichkeit auf Seite des Unternehmers entsprechen müsse. Auch sei es nicht unbillig, einem kapitalistischen Unternehmen, welches die Vorteile eines monopolisierten Gewerbebetriebs für sich in Anspruch nehme, auch das Risiko zufälliger Verletzungen von Passagieren und dritten Personen zu überbürden. Dabei verfolgte man mit den neuen Bestimmungen des Entwurfes das weitere Ziel, dem Verletzten die Beweisführung hinsichtlich des Grundes seines Schadensersatzanspruchs gegenüber dem Unternehmer zu erleichtern.[1])

Nur darüber hat namentlich im Reichstag bei der Beratung des Gesetzes große Meinungsverschiedenheit bestanden, ob durch diese Formulierung des § 1 auch der Schutz des Publikums erreicht werde, wie man ihn allgemein wünschte. Es zeigte sich, daß der Ausdruck „höhere Gewalt" keineswegs allen geläufig und klar war, und es wurde vielfach der Wunsch laut, man möge den Wortlaut des § 25 des preußischen Eisenbahngesetzes von 1838, welches von einem „unabwendbaren äußeren Zufall" gesprochen, beibehalten. Dieser Begriff sei allgemein verständlich und durch die Rechtsprechung und Praxis genügend festgestellt. Schließlich wurde doch aus äußeren Gründen der Ausdruck „höhere Gewalt" gewählt, ohne daß über diesen Begriff völlige Klarheit geschaffen worden wäre.

Die Motive[2]) zum Entwurf des Haftpflichtgesetzes betonen ausdrücklich, daß man die Haftpflicht der Eisenbahnen nicht über die Grenzen hinaus ausdehnen wolle, welche in dieser Beziehung § 25 des preußischen Eisenbahngesetzes und die preußische Rechtsprechung, namentlich das k. Obertribunal, festgestellt habe. Die Worte „durch einen unabwendbaren äußeren Zufall" in § 25 des preußischen Eisenbahngesetzes seien mit dem Ausdruck „durch höhere Gewalt" im Anschluß an das deutsche Handelsgesetzbuch lediglich „vertauscht", wogegen der Schlußsatz des § 25: „die gefährliche Natur der Unternehmung selbst ist als ein solcher vom Schadensersatz befreiender Zufall nicht zu betrachten" als nunmehr entbehrlich weggelassen sei.

Die Motive betrachten beide Ausdrücke als gleichbedeutend. Diesem Gedanken ist auch das RG. gefolgt:[3])

> „Der Begriff von unabwendbarem äußerem Zufall ist im Gesetz vom 3. November 1883 nicht bestimmt, auch sonst eine Legaldefinition nicht vorhanden. Das die Haftpflicht für den Eisenbahnverkehr regelnde Reichsgesetz vom 7. Juni 1871 gebraucht an Stelle jenes Ausdrucks die Bezeichnung „höhere Gewalt" und man geht nicht fehl, wenn man — wie bei der Beratung des Gesetzes geschehen und in der Judikatur anerkannt worden ist — beide Ausdrücke als gleichbedeutend bezeichnet."

---

[1]) Hierin erinnern die Motive an die Begründung des alten receptum, was Exner ausgiebig für seine Theorie verwertet.

[2]) Motive S. 10.

[3]) RG. 15. Januar 1881, 23. März 1888, Eisenb.-Entsch. I S. 360, VI S. 218.

Es fragt sich deshalb, was die preußische Praxis unter dem Begriff des „äußeren unabwendbaren Zufalls" verstanden hat.

Dieser Begriff ist bei dem Entwurf des preußischen Eisenbahngesetzes keineswegs neu gebildet worden, er geht auf das preußische Allgemeine Landrecht zurück.[1]) Man verwies damals hauptsächlich auf ALR. § 1734, 8, II, welcher lautet:

„Den ausgemittelten Schaden muß der Schiffer ersetzen, wenn er nicht nachweisen kann, daß selbiger durch inneren Verderb der Waren oder durch einen äußeren Zufall entstanden ist, dessen Abwendung er nicht in seiner Gewalt hatte."

Die preußische Praxis hat nun stets diesen Begriff im Sinn der „höheren Gewalt ausgelegt, die Rechtsprechung des Obertribunals behandelt beide Begriffe als durchaus gleichwertig."

Daß man den Ausdruck des preußischen Eisenbahngesetzes trotz des Zugeständnisses, daß unter höherer Gewalt nichts anderes als ein unabwendbares äußeres Ereignis zu verstehen sei, nicht beibehielt, hatte seinen Grund darin, daß man eine Uebereinstimmung mit der Ausdrucksweise des Art. 395 des Handelsgesetzbuches herbeiführen wollte.[2])

Art. 395 hatte seinerzeit folgenden Wortlaut:

„Der Frachtführer haftet für den Schaden, welcher durch Verlust oder Beschädigung des Frachtgutes seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist, sofern er nicht beweist, daß der Verlust oder die Beschädigung durch höhere Gewalt (vis maior) u. s. w. entstanden ist."

Das Gesetz selbst gibt durch die Beifügung der Worte vis maior unzweifelhaft zu erkennen, daß es unter höherer Gewalt nur vis maior im Sinne des römischen und gemeinen Rechtes verstehen wolle.

Dies ist auch die Meinung der Redaktoren des alten Handelsgesetzbuches gewesen.

Nach § 310 des revidierten preußischen Entwurfs sollte der Frachtführer nur haften, wenn er nicht bewiese, daß er den Verlust oder die Beschädigung durch Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht würde abwenden können — ähnlich wie nach § 429 des neuen HGB.

Allein bei den Beratungen der Nürnberger Konferenz[3]) erschien diese Haftung des Frachtführers zu gering, man suchte die Haftung aus dem gemeinrechtlichen receptum auf den Frachtführer zu Lande auszudehnen und nahm dementsprechend auch den Begriff der vis maior aus dem receptum in die Bestimmungen über den Frachtvertrag auf. Erst sprach man von „unabwendbarer" höherer Gewalt,[4]) dann ließ man schließlich dieses Moment als überflüssig und gefährlich hinweg.

Es dürfte nicht bezweifelt werden, daß die Bestimmungen des alten Handelsgesetzbuchs stark durch das französische Recht beeinflußt worden sind, daß vielleicht gerade die strenge Haftung des Frachtführers in unserem Fall auf den Art. 103 des code de commerce zurückgeht:

---

[1]) Vergl. die Ausführungen Falks bei der Beratung d. HG., Sten. B. d. RTB. 1870 S. 451.

[2]) Vergl. Motive S. 7, 10 Verh. d. RT.; Sten. B. d. RTB. S. 439 ff.

[3]) Prot. S. 793—795; vergl. auch Goldschmidt a. a. O. S. 384.

[4]) Sog. erster deutscher Entwurf § 335.

Le voiturier est garant de la perte des objets à transporter hors des cas de la force majeure.

Code civil Art. 1784 stellt bereits les voituriers par terre et par eau ausdrücklich gleich:

Ils sont responsables de la perte et des avaries des choses qui leur sont confiées à moins qu'ils ne preuvent qu'elles ont été perdues et avariées par cas fortuits ou force majeure.

Wenn auch sicherlich für den Gesetzgeber bei der Kodifizierung des deutschen Handelsrechts maßgebend war, daß am Rhein, wo das französische Recht galt, diese strenge Haftung des Frachtführers längst anerkannt wurde, so wäre es doch ein Irrtum, wollte man annehmen, daß mit dem Ausdruck der „höheren Gewalt" ou ,,force majeure" auch die Auslegung, die dieser Begriff in Frankreich gefunden hat,[1]) übernommen worden sei.

Es ist sehr fraglich, ob jemals die deutschen Gerichte der französischen Auslegung des Begriffs der höheren Gewalt gefolgt sind, jedenfalls hat das Reichsoberhandelsgericht den Begriff, wie er in der deutschen gemeinrechtlichen Wissenschaft und Rechtsprechung herausgebildet worden war, unbedenklich auch auf das französische Recht angewendet und die Theorie ist ihm hierin gefolgt. [2])

Was aber vollends die Interpretation des Art. 395 HGB. betrifft, so sind unsere obersten Gerichte von Anfang an der gemeinrechtlichen Lehre Goldschmidts gefolgt: „Der Frachtführer hat auch für zufällige, ohne seine erweisliche Verschuldung eingetretene Beschädigung aufzukommen und soll von der Haftung nur ausnahmsweise in dem Falle frei sein, wenn die Abwendung eines solchen zufälligen Schadens menschliche Kräfte übersteigt." [3])

Aus all dem dürfte sich mit Bestimmtheit ergeben, daß man bei Abfassung des Haftpflichtgesetzes unter höherer Gewalt entsprechend der herrschenden gemeinrechtlichen Lehre lediglich ein äußeres unabwendbares Ereignis verstanden hat, ein Ereignis, das durch keine menschliche Vorsicht weder an sich noch in seinen Folgen abgewendet werden kann.

Dies hat auch das Reichsgericht in konstanter Praxis festgehalten.

Im einzelnen ist man zu folgenden Ergebnissen gekommen:

---

[1]) Die französische Theorie identifiziert force majeur, vis maior schlechthin mit casus „Ces mots expriment également l'idée d'une cause étrangère, qui ne peut être imputée au debiteur." Demolombe, traité de contracts 1877.

Bezeichnend sagt Agollas, Manuel de droit civil, Paris, Bd. I S. 616:

„Rien de plus simple en principe que la distinction des détériorations ou de la perte résultant d'un cas fortuit ou d'une force majeure et des détériorations ou de la perte résultant de la faute en d'autres termes d'un fait qui engage la responsabilité de son auteur."

„On doit pour l'application de ce principe considérer comme des cas fortuits ou de force majeure tous les faits ou évènements provenant d'une cause étrangère et non imputable au débiteur qui ont empêché l'exécution complète et regulière de l'obligation .... Toutes les fois que le débiteur aurait pu en donnant à l'accomplissement de l'obligation les soins qu'il devait y apporter, empêcher le cas fortuit au du moins en atténuer les effets, l'exécution regulière de cette obligation se trouve entravée, moins par le cas fortuit que par une faute dont le débiteur doit necessairement répondre." Aubry u. Rau, Cours de droit civil français, Paris 1871, Bd. IV S. 103.

[2]) Zachariae-Puchelt, Handbuch des französischen Zivilrechts 1875 B. II S. 213.

[3]) Vergl. das interessante Urteil des Obertribunals Berlin vom 10. Oktober 1867 in Seuff. Arch. Bd. 24 S. 400 ff.

Die herrschende Lehre fordert zunächst für den Begriff der höheren Gewalt **ein von außen kommendes Ereignis.** [1])

Damit scheiden aus der Reihe der Fälle höherer Gewalt von vornherein alle diejenigen Unfälle aus, welche in einer verschuldeten oder unverschuldeten Schadhaftigkeit der Betriebsmittel ihre Ursache haben. Bruch eines Radreifens ist nicht höhere Gewalt, wenn er auf einen Materialfehler zurückzuführen ist, mag auch dieser Fehler nicht erkennbar gewesen sein. [2])

Ebensowenig liegt höhere Gewalt vor, wenn der Schaden durch Handlungen von Bediensteten in Ausübung des Dienstes schuldhafter- oder unverschuldeterweise verursacht worden ist. [3])

Hier handelt es sich nicht um „von außen kommende" Ereignisse, die Ursache des Unfalls ist im Betriebe selbst zu suchen; auch wenn der Schaden unabwendbar gewesen sein sollte, soll sich der Unternehmer in diesen Fällen nicht auf höhere Gewalt berufen können.

§ 25 des preußischen Eisenbahngesetzes enthält den Zusatz:

> „Die gefährliche Natur der Unternehmung selbst ist als ein solcher von dem Schadensersatz befreiender Zufall nicht zu betrachten."

Man hat bei dem Entwurf des Haftpflichtgesetzes diesen Satz für überflüssig gehalten, weil er in dem Begriff der höheren Gewalt bereits enthalten sei. Die herrschende Lehre hat demnach in Uebereinstimmung mit dem Reichsgericht angenommen, daß sich der Unternehmer auch dann nicht auf höhere Gewalt berufen könne, wenn das schädigende, an sich zwar unabwendbare Ereignis in letzter Linie auf die Gefährlichkeit des Betriebs selbst zurückzuführen sei. Auch hier handelt es sich in Wahrheit nicht um ein von außen kommendes Ereignis. [4])

Daß nur ein von außen kommendes Ereignis einen Fall höherer Gewalt begründen könne, dem stimmt auch Exner zu. Doch Exner geht noch weiter: „Sobald einmal ersichtlich sei, daß die Zerstörungsursache innerhalb des Magazins u. dergl. entsprungen sei, werde danach gar nicht mehr gefragt, wieso sie entsprungen sei, geschweige denn, ob sie abwendbar war; sie sei keinesfalls höhere Gewalt. Sei es ein Brand gewesen, so sei also bloß darauf zu sehen, ob das Feuer von innen heraus oder von außen hineingekommen sei; nur in letzterem Fall könne, müsse aber nicht höhere Gewalt vorliegen." [5])

Die Praxis hat sich bis heute dieser strengeren Auffassung Exners nicht angeschlossen. Man hat nie ein Gewicht darauf gelegt, ob die Wirkung des von außen kommenden Ereignisses innerhalb oder außerhalb des Betriebs zuerst zutage getreten ist.

Als solche von außen kommende Ereignisse hat man vor allem Naturereignisse anzusehen: Blitzschlag, Brand, Ueberschwemmung, Sturm, Bergsturz, Erdbeben usw. Aber auch Handlungen Dritter gehören hierher, wie z. B. Verbrechen nach §§ 315, 316 RStGB.; auch Handlungen der verletzten Person selbst sind solche von außen kommende Ereignisse. Die Rechtsprechung führt als Beispiele an: Unvorsichtiges Betreten der Geleise seitens eines kleinen Kindes,

---

[1]) Exner a. a. O. S. 111; Planck, Komm. z. BGB. zu § 203; Staub, Komm. zum HGB. § 456.

[2]) RG. 30. Juni 1883, Eisenb. Entsch. III S. 86.

[3]) RG. 13. April 1880, Entsch. in Zivils. Bd. 1 S. 253.

[4]) RG. 29. März 1884, Entsch. in Zivils. Bd. 11 S. 146; vergl. Eger a. a. O. S. 118.

[5]) Exner a. a. O. S. 61.

plötzlich eingetretene Geistesstörung des Verunglückten. Als ein „von außen kommendes Ereignis" ist auch der ungewöhnliche Andrang des Publikums am Bahnsteig erachtet worden.

Daß das Ereignis nicht im Betriebe des Unternehmers selbst entstanden, genügt aber noch nicht zur Annahme höherer Gewalt. Das Ereignis muß unabwendbar gewesen sein.

Exner hatte seinerzeit einen objektiven absoluten Maßstab gefordert. Er sagt:

„Wir verlangen, daß der Richter, um eine vom Beklagten vorgeschützte vis als maior anzuerkennen, zusehen und feststellen müsse, ob das fragliche Ereignis nach der Art und der Wucht seines Auftretens das Maß der nach der Regel des Lebens zu erwartenden, also in diesem Sinne gemeinen Unfälle augenscheinlich überschreite." . . . . „Unabwendbarkeit des Schadensfalls ist nur eine zwar regelmäßige, aber nicht notwendige Folge derjenigen Eigenschaften, welche, der Ansicht Exners nach, das Wesen der höheren Gewalt bestimmen." [1])

Es ist nicht zu verkennen, daß dieser abstrakte Maßstab, den Exner angewendet wissen will, für die Praxis große Vorteile bietet und zu einer sicheren Rechtsprechung führen würde. Es kann aber ebensowenig bestritten werden, daß die Anwendung der Theorie Exners — was übrigens Exner selbst offen zugibt — zu großen Härten führen würde und eine weit strengere Haftung des Unternehmers schließlich zur Folge hätte, als das Gesetz ursprünglich beabsichtigte.

Das Reichsgericht [2]) hat denn auch in mehreren Entscheidungen die Auffassung Exners ausdrücklich zurückgewiesen und ist der älteren Goldschmidtschen Lehre und der darauf beruhenden Rechtsprechung des Reichsoberhandelsgerichts treu geblieben.

Sie bildet auch heute noch die herrschende Lehre.[3])

Danach ist die Frage, ob ein unabwendbarer Zufall vorliegt, zwar objektiv zu prüfen, auf das subjektive Unvermögen des Unternehmers im einzelnen Fall darf keinerlei Rücksicht genommen werden.[4]) Im übrigen hat aber kein absoluter sondern ein relativer Maßstab zu gelten. Es kommt nicht darauf an, ob die Abwendung des schädigenden Ereignisses oder seiner Folgen überhaupt möglich war, sondern ob die Anwendung bei den gegebenen Verhältnissen durch die äußerste diesen Umständen angemessene Sorgfalt und durch Mittel, deren Anwendung dem Haftpflichtigen vernünftigerweise zugemutet werden durfte, erreicht werden konnte.

Inwieweit im konkreten Fall dem Unternehmer zugemutet werden kann, eine bestimmte Vorrichtung zu treffen, dafür ist in erster Linie die Verkehrsanschauung und der Zweck des Unternehmens, sowie die Wirtschaftlichkeit des Betriebes maßgebend.

Erst mit dem Nachweis, daß es mit den Verhältnissen entsprechenden, vernünftigen Mitteln schlechthin unmöglich war, den Schaden abzuwenden, ist der Nachweis höherer Gewalt erbracht.

Stellt man sich einmal auf diesen objektiven Standpunkt der herrschenden

---

[1]) Exner a. a. O. S. 74.

[2]) Vergl. Entsch. vom 23. März 1888 und 5. Januar 1887, Entsch. in Zivils. Bd. 21 S. 13, Bd. 19 S. 37.

[3]) Vergl. Eger a. a. O. S. 121 ff.; insb. RG. Urt. v. 23. März 1888, Entsch. in Zivils. Bd. 21 S. 13 ff.

[4]) RG. Urt. v. 5. Januar 1887, Entsch. in Zivils. Bd. 19 S. 37.

Lehre, so ist klar, daß höhere Gewalt nicht gleichbedeutend mit gewöhnlichem Zufall sein kann, sondern diesem gegenüber ein Mehr bedeutet.

Zufall beginnt, wo Verschulden endet.

Selbst wenn man mit Dernburg [1]) annehmen wollte, daß der Unternehmer deshalb, weil er fortgesetzt ein gefährliches Gewerbe betreibt, von selbst kraft Gesetzes verpflichtet sei, dauernd die wirksamsten Einrichtungen und Veranstaltungen zu treffen, um diejenigen, welche mit ihm kontrahieren oder auch Dritte gegen Schaden zu sichern, so erscheint freilich die Grenze des Zufalls weit hinausgerückt, da hier von Zufall erst dann gesprochen werden könnte, wenn der Unternehmer dieser summa diligentia genügt hat. Es mag auch zugegeben werden, daß der „Zufall" in einem solchen Fall vielfach als höhere Gewalt im Sinne eines objektiv unabwendbaren Ereignisses wird angesehen werden können.

Es ist unter dieser Annahme schwer, „Zufall" von „höherer Gewalt" zu unterscheiden. Dennoch darf dieser Unterschied nicht einfach geleugnet werden: Auch das geringste Verschulden, die culpa levissima erfordert, daß der Unternehmer das schädigende Ereignis irgendwie voraussehen konnte.[2]) Steht einmal fest, daß dies absolut unmöglich war, dann kann auch von einem Verschulden keine Rede sein, es liegt Zufall vor. Für den oben entwickelten Begriff der höheren Gewalt aber ist es völlig irrelevant, ob der Unternehmer den Unfall überhaupt voraussehen konnte. Hier kommt es nur darauf an, ob der Schaden durch entsprechende Mittel, objektiv betrachtet, sich abwenden ließ.

Der Gegensatz mag an folgendem Beispiel klar werden. Es ist vom Reichsgericht anerkannt, daß ungewöhnlicher Andrang des Publikums einen Fall höherer Gewalt als ein von außen kommendes Ereignis unter Umständen begründen kann. Hat der Unternehmer nachgewiesen, daß er diesen Andrang in keiner Weise voraussehen konnte, dann trifft ihn auch kein Verschulden, wenn er es unterlassen hat, entsprechende Vorkehrungen zu treffen. Damit hat er zwar den Nachweis des Zufalls, aber nicht den Nachweis der höheren Gewalt erbracht. Höhere Gewalt würde erst dann vorliegen, wenn der Andrang des Publikums so groß und unwiderstehlich war, daß er auch durch vernünftige Maßregeln, Heranziehen einer größeren Anzahl von Beamten, Verteilen der Masse usw. nicht hätte vermindert werden können.

Soweit die herrschende Lehre.

Nachdem der Begriff der höheren Gewalt auch in neuere Gesetze — BGB. §§ 203, 701, 1996 — Eingang gefunden hat, entsteht die Frage, ob nicht mit dieser Aufnahme sich schließlich eine Aenderung in der Auffassung des Begriffs stillschweigend vollzogen hat. Daß eine solche Aenderung auch auf die Haftung des Unternehmers nach § 1 des HG. Einfluß üben müßte, ist selbstverständlich. Es ist schon oben hervorgehoben worden, daß es sich hier um einen durch das Recht erst geschaffenen Begriff handelt; daß dieser für alle Fälle nur eine einheitliche Auslegung erfahren kann, sollte nicht bezweifelt werden.

Zunächst die beiden Prozeßordnungen!

Nach § 44 StPO. § 233 (211) ZPO. soll den Parteien auf Antrag die Wiedereinsetzung in den vorigen Stand nur dann gewährt werden, wenn sie den Nachweis erbringen, daß sie durch „Naturereignisse oder andere unabwendbare Zufälle" an der Einhaltung der Notfrist verhindert worden sind.

[1]) Dernburg a. a. O. II, 1 S. 149.
[2]) Vergl. Liszt, die Deliktsobligationen im System des BGB. S. 4.

Man wollte den Ausdruck höhere Gewalt vermeiden, indem man seinen Inhalt zu umschreiben suchte, und setzte schließlich an seine Stelle die Worte „Naturereignisse oder andere unabwendbare Zufälle." Auf den ersten Blick scheint es, als ob die Kommission unter höherer Gewalt schlechthin jeden unabwendbaren Zufall hätte verstehen wollen im Gegensatz zur herrschenden Lehre, die in Uebereinstimmung mit der Rechtsprechung des Reichsoberhandelsgerichts unter höherer Gewalt nur ein von außen kommendes unabwendbares Ereignis versteht. Allein dies ist ein Irrtum. Aus den weiteren Ausführungen der Motive ergibt sich mit Bestimmtheit, daß die Kommission mit den Worten „Naturereignisse oder andere unabwendbare Zufälle" genau dasselbe treffen wollte, was die herrschende Lehre als höhere Gewalt bezeichnet. Auch das Reichsgericht hat ausdrücklich anerkannt, daß diese Begriffe vollkommen gleichbedeutend sind und nichts anderes bedeuten wollen als ein äußeres unabwendbares Ereignis.[1])

Ebensowenig sollte der Begriff der höheren Gewalt durch BGB. eine abweichende Deutung erfahren. Die Motive nehmen, ohne sich auf eine Begriffsbestimmung einzulassen, ohne weiteres Bezug auf die herrschende Lehre, wie sie auch von der Rechtsprechung stets anerkannt worden sei.

Zwar verneint Dernburg auch für das bürgerliche Recht das Erfordernis der äußeren Provenienz des Ereignisses und bezeichnet höhere Gewalt schlechthin als unabwendbaren Zufall.

Die überwiegende Mehrzahl der Kommentatoren[2]) aber hat sich entschieden der herrschenden Lehre angeschlossen.

Auch das Reichsgericht hat bis jetzt keine Veranlassung gefunden, von seiner früheren Rechtsprechung abzuweichen.

Das Ergebnis der vorstehenden Ausführungen ist folgendes:

> Es steht fest, daß der Gesetzgeber den Begriff der höheren Gewalt als juristisch-technischen Ausdruck nicht nur im Haftpflichtgesetz, sondern auch in den übrigen späteren Reichsgesetzen im Sinn eines unabwendbaren äußeren Ereignisses verwendet hat.

Da der Begriff selbst nichts sagt, auch durch den Zusammenhang des Gesetzes keinen bestimmten Inhalt erhält, muß der Wille des Gesetzgebers entscheidend bleiben. Es erscheint deshalb nicht nur als zwecklos, sondern auch als unbegründet, gegen die herrschende Lehre, die durchaus mit der geschichtlichen Entwicklung des Begriffs und den Motiven des Gesetzes übereinstimmt, anzukämpfen. Ob die herrschende Lehre und die auf dieselbe aufbauende Rechtsprechung unserer obersten Gerichte dem römischen receptum gerecht geworden sind, dies kann heute nicht mehr in Betracht kommen. Als entscheidend fällt ins Gewicht, daß unser modernes Recht in dem angegebenen Sinn den Begriff der höheren Gewalt gefaßt haben will.

Es soll nicht verkannt werden, daß die herrschende Lehre in manchen Fällen zu unbilligen Ergebnissen führt; man denke nur an folgenden Fall: Ein Lokomotivführer wird während der Fahrt geisteskrank, er läßt den Zug entgleisen. Die herrschende Lehre nimmt nur dann höhere Gewalt an, wenn die

---

[1]) RG. Urt. vom 23. März 1888, Entsch. in Zivils. Bd. 21 S. 13 ff.

[2]) Planck, Komm. z. BGB. S. 345 usw., Staub, Komm. z. HGB. S. 1561 usw.

Geisteskrankheit durch ein von außen kommendes Ereignis, wie Blitz usw., verursacht wurde.

Eine solche Unterscheidung kann nicht befriedigen. Da aber diese Härte vom Gesetz selbst gewollt ist, bleibt nichts anderes übrig, als im Sinn der herrschenden Lehre zu entscheiden.

§ 9. **Eigenes Verschulden des Verletzten.**

Der Unternehmer haftet aber auch dann nicht, wenn der Unfall durch ein eigenes Verschulden des Getöteten oder Verletzten verursacht worden ist.

Daß der Betriebsunternehmer sich lediglich durch den Nachweis befreien kann, daß der Beschädigte durch sein eigenes Verschulden verunglückt sei, nicht aber, daß derselbe die Beschädigung durch das Verschulden einer anderen mitverletzten Person erlitten habe, ist unbestritten und geht aus dem Gesetz selbst hervor.

Der Begriff des Verschuldens gibt zu berechtigten Zweifeln Anlaß.

Vorerst ist klar, daß Verschulden hier nicht bloß ein Begriff der subjektiven Zurechenbarkeit eines Erfolges ist, denn in diesem Sinne könnte ein Verschulden niemals als Ursache eines Unfalls bezeichnet werden, der Begriff des Verschuldens begreift hier notwendig ein Tun oder Unterlassen des Verletzten in sich; insofern hat Liszt nicht Unrecht, wenn er den Begriff des Verschuldens in schuldvolles Verhalten einer Person, wie dies später auch das Reichsgericht getan hat, auflöst.

Bevor auf die Frage, was unter Verschulden in subjektiver Beziehung zu verstehen ist, eingegangen werden kann, muß erst beantwortet werden, wann das schuldvolle Verhalten des Verletzten selbst als Ursache angesehen werden muß.

Zunächst wird die Antwort entsprechend der von uns angenommenen Theorie Rümelins von der adäquaten Verursachung dahin lauten, die eigene Handlung des Verletzten ist dann Ursache des Unfalls, wenn sie unter objektiver Berücksichtigung aller gegebenen Bedingungen generell geeignet war, den Unfall herbeizuführen. Im übrigen sei hier auf die früheren Ausführungen verwiesen.

Dabei ist aber hier noch folgendes zu beachten:

Wie wir vorhin gesehen haben, bildet die unbedingte Voraussetzung der Haftung des Unternehmers, daß der Unfall bei dem Betriebe sich ereignet hat, d. h. daß der Unfall nicht nur in zeitlichem und örtlichem, sondern auch im ursächlichen Zusammenhang mit dem Betrieb der Eisenbahn steht. Es sind nun folgende Fälle denkbar:[1])

1. Der Unfall steht mit dem Betrieb des Unternehmers zwar in örtlichem und zeitlichem Zusammenhang, allein es ist sicher, daß ein ursächlicher Zusammenhang zwischen Betrieb und Unfall nicht gegeben ist, weil eine Betriebsgefahr zur Zeit des Unfalls überhaupt nicht vorhanden war, daß vielmehr die Ursache ausschließlich das eigene schuldhafte Verhalten des Verletzten bildet.

Ein betrunkener Arbeiter stürzt in einem stehenden Bahnwagen infolge seiner Trunkenheit zu Boden und verletzt sich.

Hier ist die Haftung des Unternehmers nicht bloß deshalb ausgeschlossen, weil ein eigenes Verschulden des Arbeiters die Ursache war, sondern schon deshalb, weil der Unfall nicht „beim Betrieb" entstanden ist, weil jede ursächliche Beziehung zwischen Unfall und Betrieb mangels einer Betriebsgefahr fehlt.

---

[1]) Im Sinn dieser Unterscheidung auch Schierlinger in den Bl. f. RA. 1905 S. 114.

Diese Fälle scheiden hier von vornherein aus unserer Betrachtung aus, da hier zur Ausschließung der Haftung des Unternehmers der Nachweis genügt, daß eine Betriebsgefahr nicht vorhanden gewesen sei, auf die Frage der Verursachung infolgedessen nicht mehr eingegangen werden muß.

2. Der Unfall ist sowohl durch die Betriebsgefahr als durch ein eigenes Verschulden des Verletzten herbeigeführt worden, die Betriebsgefahr erscheint aber im Verhältnis zu dem Verschulden des Verletzten nur als eine Bedingung des Erfolges, dieses wäre generell geeignet gewesen, den Unfall herbeizuführen, muß deshalb als Ursache des Unfalls bezeichnet werden. Hier wird es notwendig, den Nachweis zu führen, daß nicht die Betriebsgefahr, sondern ein eigenes Verschulden des Verletzten die Ursache des Unfalls bildet. Mit diesen Fällen haben wir uns hier hauptsächlich zu beschäftigen.

3. Endlich ist der Fall denkbar, daß die Betriebsgefahr so sehr bei Entstehung des Unfalls neben einem eigenen Verschulden des Verletzten mitgewirkt hat, daß die menschliche Erfahrung nicht mehr imstande ist, zu entscheiden, ob die Betriebsgefahr oder das eigene Verschulden die Ursache des Unfalls war. Ueber die Behandlung dieser Fälle, insbesondere über die Anwendung des § 254 BGB. wird später noch eingehend gesprochen werden müssen.

Gehen wir von dem einfachen Fall aus, daß eine Betriebsgefahr bei Entstehung des Schadens zwar vorhanden, aber gegenüber dem überwiegenden eigenen Verschulden des Verletzten nicht als adäquate Ursache, sondern nur als Bedingung erscheint.

Nehmen wir an, in dem vorhin gegebenen Beispiel, in dem ein betrunkener Arbeiter infolge seiner Trunkenheit zu Fall kam, habe bei Entstehung des Unfalls eine Betriebsgefahr mitgewirkt: es war besondere Eile geboten, der Arbeiter wurde zum Aussteigen gedrängt, der Unfall wäre vielleicht nicht eingetreten, wenn der Reisende mehr Zeit gehabt hätte. Ursache der Verletzung im Sinn der Theorie der adäquaten Verursachung bleibt trotz dieser Umstände immer noch das schuldhafte Verhalten des Verletzten selbst, aber die Betriebsgefahr erscheint nunmehr als eine Bedingung, vielleicht als eine notwendige Bedingung des Erfolges.

Daß der Beschädigte wie hier durch die eigene Handlung sich selbst unmittelbar verletzt, wird selten gegeben sein. In der Regel bildet die Ursache des Unfalls eine Gefahr, in die sich der Verletzte freiwillig, vorsätzlich oder fahrlässig begeben hat, oder welche er, wenn sie bereits bestand, wenigstens durch sein eigenes, vorsätzliches oder fahrlässiges Handeln noch vergrößert hat. Jemand wirft sich in selbstmörderischer Absicht auf die Schienen vor einen heranbrausenden Zug, ein Passagier öffnet die Waggontüre während der Fahrt und wird durch einen unvorhergesehenen Stoß auf die Geleise geschleudert usw.

In allen Fällen aber muß der Unternehmer beweisen, daß der Verletzte diese Gefahr selbst verursacht hat.

ALR. I, 6 § 26 machte den Uebertreter eines auf Schadenszufügung abzielenden Polizeigesetzes schlechthin für allen Schaden verantwortlich, welcher bei Beobachtung des Gesetzes hätte vermieden werden können, und auch das Reichsoberhandelsgericht und das Reichsgericht kannte eine ähnliche Präsumption der Verursachung z. B. für das Gebiet des gemeinen Rechts bei Schiffsunfällen, wenn der Schädiger gegen gesetzliche, zum Schutz bestimmter Interessen gegebene Vorschriften gehandelt hat, so daß die Entschädigungsklage des Verletzten nur

den Nachweis der erfolgten Beschädigung und des Zuwiderhandelns gegen jene Vorschriften bedurfte.

Derartige Vermutungen der Verursachung sind unserem modernen Recht durchaus fremd.[1]) Auch wenn feststehen sollte, daß der Verletzte eine bahnpolizeiliche Bestimmung nicht beobachtet hat, muß der Nachweis des Kausalzusammenhangs zwischen dieser Uebertretung und dem Unfall nach den allgemeinen Regeln erbracht werden. Dieser Kausalzusammenhang ist jedenfalls dann nicht gegeben, wenn der Unfall auch ohne jene Uebertretung nach menschlicher Berechnung eingetreten wäre — ein Reisender, der sich entgegen den bahnpolizeilichen Bestimmungen auf den Geleisen aufhält, wird mit anderen Personen, die in der Nähe auf dem Bahnsteig stehen, durch die Explosion einer Lokomotive verletzt.

Ist nun festgestellt, daß das Verhalten des Verletzten selbst die Ursache des Unfalls bildet, so entsteht die weitere Frage, inwieweit kann dieses Verhalten dem Verletzten als ein Verschulden zugerechnet werden.

Unter der Herrschaft des früheren Rechts verstand man unter dem „eigenen Verschulden des Verletzten" in § 1 des HG., wie sonst, Vorsatz und Fahrlässigkeit; auch die Frage der Zurechnungsfähigkeit beurteilte man nach den Rechtssätzen des Zivilrechts und schloß dementsprechend bei Geisteskranken, Bewußtlosen und Kindern unter 7 Jahren die Annahme eines Verschuldens von vornherein aus. Man erkannte zwar an, daß Verschulden begrifflich einen Eingriff in eine fremde Rechtssphäre voraussetze und daß die Bestimmungen des gemeinen Rechts, des sächsischen bürgerlichen Gesetzbuchs usw. nur für ein Verschulden gegen dritte Personen Geltung hätten, allein man trug kein Bedenken, diese Bestimmungen auf das eigene Verschulden des Verletzten, auf „ein Verschulden gegen sich selbst" zu übertragen. Man wendete diese Bestimmungen an, doch hat man sich nie über diese Anwendung Rechenschaft gegeben.[2])

Diese Rechtssätze, welche die Auslegung des § 1 HG. herangezogen hatte, sind durch das EG. z. BGB. mit dem 1. Januar 1900 aufgehoben worden, an ihre Stelle sind die allgemeinen Bestimmungen des BGB. über Vorsatz und Fahrlässigkeit und Zurechnungsfähigkeit getreten.[3])

Das BGB. hat den Begriff des Verschuldens auch selbst in einer Reihe von Fällen — §§ 254, 278, 351, 664, 823, 2219 — verwendet.

Darüber besteht nun heute kein Streit, daß das BGB. den Begriff des Verschuldens in der Mehrzahl der Fälle in einem technischen Sinn gebraucht und sodann unter Verschulden lediglich Vorsatz und Fahrlässigkeit versteht, daß in diesem Fall auch die allgemeinen Vorschriften über die Zurechnungsfähigkeit in §§ 827, 828 BGB. Anwendung zu finden haben. Ob es sich um rechts-

[1]) Dagegen Dernburg a. a. O. II, 1 S. 68 unter Berufung auf Liszt, Deliktsobligationen, der aber von Dernburg an dieser Stelle sicher mißverstanden wird. Im Sinne der hier vertretenen Anschauung RGE. vom 16. Mai 1904 bei Gruchot 1904 S. 920 Nr. 94.

[2]) Vgl. Eger a. a. O. und die dort zit. Entsch. d. ROHG. u. RG., insbesondere RG. Urt. vom 13. April 1880, Entsch. in Zivils. Bd. 1 S. 276. Urt. vom 23. März 1888, Entsch. in Zivils. Bd. 21 S. 13 ff. Vergl. auch Brinz, Lehrbuch der Pandekten Bd. II S. 808 f.

[3]) Vergl. auch Dronke, Einfluß des Verschuldens von Angestellten des Beschädigten auf die Haftung des Eisenbahnunternehmers in Egers Eisenbahnr. Entsch. und Abh. Bd. XXI.

geschäftliches Verschulden handelt oder nicht, macht keinen Unterschied, da § 276 ausdrücklich §§ 827, 828 zitiert.

Die herrschende Lehre, auch das Reichsgericht, kennt von diesem Satz keine Ausnahme und wendet §§ 827, 828 BGB. in allen Fällen, in denen das BGB. von Verschulden spricht, gleichmäßig an.

Dagegen ist von Endemann[1]) und neuerdings unter eingehender Begründung von Weyl[2]) die Behauptung aufgestellt worden, das BGB. habe den Begriff des Verschuldens in verschiedenem Sinn verwendet — in einem technischen, hier sei der herrschenden Lehre beizupflichten, die unter Verschulden Vorsatz und Fahrlässigkeit verstehe und die allgemeinen Bestimmungen der §§ 276, 827, 828 anwenden wolle, daneben aber auch in einem nichttechnischen Sinne. Ein Beispiel für diesen letzteren Fall biete § 254. Hier liege die Deutung nahe, daß man mit dem Volkssprachgebrauch sagen wollte: war er selbst schuld daran, d. h. hat er die Ursache gesetzt oder die Gelegenheit 2c. herbeigeführt usw., oder wie Weyl ausführt, es sei mit dem Ausdruck Verschulden in § 254 lediglich ein der Mißbilligung unterworfenes Verhalten des Verletzten gemeint, das, wenn schon es nicht ganz genau unter die Begriffe des Vorsatzes und der Fahrlässigkeit paßt oder zu passen braucht, sich seinerseits aber doch in einer Parallele zu diesen Begriffen bewegen müßte, indem entweder eine bewußte und beabsichtigte Vergrößerung der eigenen Beschädigung oder ein Verhalten vorliegt, dessen schädigenden Einfluß ein vernünftiger Mensch voraussetzen mußte.

Aus dem Umstand, daß das BGB. den Begriff des Verschuldens in einem nichttechnischen Sinn verwende, ziehen Endemann und Weyl die Folgerung, daß §§ 827, 828 BGB. in solchen Fällen nicht berücksichtigt werden dürfen. Demnach könne auch durch die Handlung eines Unzurechnungsfähigen die Haftung des Unternehmers ausgeschlossen werden, vorausgesetzt, daß durch diese Handlung der Unfall verursacht wurde!

Dieser Streit über die technische oder nichttechnische Verwendung des vorliegenden Begriffs ist wesentlich durch die unglückliche Fassung des § 254 BGB. veranlaßt worden. „Hat bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden usw. mitgewirkt.“ Man sagte sich, ein Verschulden könne niemals kausal sein und suchte nun § 254 dadurch zu verbessern, daß man Verschulden gleich Verursachen setzte. Damit verkannte man vollständig den Zweck der Bestimmung, welche offenbar verhindern sollte, daß jemand, der den Schaden selbst vorsätzlich oder fahrlässig mitverursacht hat, trotz seines eigenen Verschuldens vollen Ersatz von einem Dritten erlangen sollte, obwohl diesen vielleicht nicht das geringste Verschulden trifft. Diese Erwägung führte denn auch Weyl dazu, an dem Erfordernis einer schuldhaften Handlung zwar im allgemeinen festzuhalten, doch sei darunter nicht eine vorsätzliche oder fahrlässige Handlung im Sinn des BGB., sondern lediglich ein der Mißbilligung unterworfenes Verhalten zu verstehen. Der Zweck dieser Unterscheidung ist nicht recht einzusehen.

Es wäre ein grober terminologischer Mißgriff unseres Bürgerlichen Gesetzbuchs, einen Begriff in verschiedenem Sinn zu verwenden, ohne gleichzeitig der Auslegung einen Anhaltspunkt zu bieten. Ein zwingender Anlaß, den Begriff des Verschuldens in verschiedener Weise auszulegen, ist gewiß nicht gegeben.

---

[1]) Endemann, Lehrbuch des bürgerl. Rechts Bd. I S. 595. Dagegen schon Schollmeyer, Komm. S. 42.

[2]) Weyl, System der Verschuldensbegriffe im BGB. S. 302. Vergl. auch Rümelin, Arch. f. ziv. Praxis 1900 a. a. O. S. 315 ff.

Es ist freilich richtig, daß Verschulden, wenn es rein subjektiv aufgefaßt wird, niemals für einen Unfall kausal sein kann; dieses Bedenken fällt sofort hinweg, wenn Verschulden, wie dies Liszt und die herrschende Lehre tut, in „schuldvolles Verhalten" einer Person aufgelöst wird.

Für die Gegner der herrschenden Lehre scheint ferner der Umstand zu sprechen, daß der Begriff der Verschuldung im früheren Recht grundsätzlich einen Eingriff in eine fremde Rechtssphäre zur Voraussetzung hatte und deshalb die Vorschriften über Verschulden gegenüber einem Dritten nicht ohne weiteres auf ein „Verschulden", das sich gegen die eigene Rechtssphäre des Täters richtete,[1]) Anwendung finden durften.

Allein diesem Einwand läßt sich mit Recht entgegenhalten, daß das BGB. gerade durch die einheitliche Verwendung des Begriffs „Verschulden" zu erkennen gegeben hat, daß es die Fälle eines Verschuldens gegen sich selbst durchaus einem Verschulden gegenüber Dritten gleichbehandelt wissen wolle.[2]) Diese Annahme erscheint um so mehr begründet, wenn man berücksichtigt, daß das BGB., wie wohl allgemein anerkannt wird, die Begriffe Vorsatz und Fahrlässigkeit, die den Inhalt des Verschuldens bilden, einheitlich, für Rechtsgeschäfte und Rechtshandlungen, geregelt hat und regeln wollte. Das gleiche gilt von der Frage der Zurechnungsfähigkeit, wie sich aus der Verweisung des § 276 auf §§ 827, 828 deutlich ergibt.

Erscheint nach diesen Ausführungen schon für das Bürgerliche Gesetzbuch selbst die Unterscheidung zwischen einem technischen und nichttechnischen Begriff des Verschuldens nicht begründet, so kann man sich hier bei Auslegung des § 1 des Haftpflichtgesetzes um so eher der herrschenden Lehre anschließen, als sie durchaus mit den Grundsätzen übereinstimmt, welche Theorie und Praxis unter der Herrschaft des bisherigen Rechts entwickelt hatten.

Daraus ergibt sich folgendes:

I. Der Verletzte muß selbst vorsätzlich oder fahrlässig gehandelt haben. [3])

1. Den Begriff des Vorsatzes hat das BGB. nicht selbst definiert, sondern die Begriffsbestimmung der Theorie und Praxis überlassen. Es ist jedoch nicht anzunehmen, daß BGB. unter Vorsatz etwas anderes habe verstehen wollen, als man unter dem bisherigen Recht darunter verstanden hatte. Danach fällt Vorsatz dem zur Last, der handelt, obwohl er voraussieht, daß seine Handlung einen Unfall herbeiführen werde. Es kommt nicht darauf an, daß der Handelnde mit seinem Handeln einen bestimmten Erfolg bezweckt oder beabsichtigt, der Verletzte handelt bereits dann vorsätzlich, wenn er in Voraussicht des Erfolges handelt. Er braucht nicht den entstehenden Schaden vorausgesehen zu haben, es genügt, daß er den unmittelbaren Erfolg seiner Handlung, den Unfall, voraussah. Dies ergibt sich aus dem Wortlaut des § 1 HG.: „daß der Unfall .... durch eigenes Verschulden des Getöteten oder Verletzten verursacht ist."

---

[1]) Ueber die verhältnismäßig junge Theorie des sog. Verschuldens gegen sich selbst vergl. Weyl a. a. O. S. 517 ff.

[2]) Ebenso Dronke a. a. O.

[3]) Ueber die Begriffe Vorsatz und Fahrlässigkeit vergl. Planck, Komm. z. BGB. II. Bd. zu § 276; Schollmeyer, Komm. zu § 276; Dernburg a. a. O. II, 1 S. 135 ff.; Liszt, Deliktsobligationen S. 54 ff., vor allem aber mit vollständigem Literaturnachweis Weyl, Verschuldensbegriffe des BGB.

2. Dagegen hat das BGB. für den Begriff der Fahrlässigkeit in § 276 eine für das gesamte bürgerliche Recht gültige Definition gegeben.

„Fahrlässig handelt, wer die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer acht läßt."

Die „im Verkehr erforderliche", nicht „übliche" Sorgfalt: es soll sich niemand, wie die Motive hervorheben, mit einer im tatsächlichen Verkehr eingerissenen Nachlässigkeit und Unsitte entschuldigen können. Andererseits wird auch nicht schlechthin die erforderliche, sondern die im Verkehr erforderliche Sorgfalt gefordert, d. h. „diejenige Sorgfalt, welche in dem gesunden und normalen Verkehr für erforderlich und genügend gehalten wird, mag diese im einzelnen Fall auch nicht genügen, einen Schaden abzuwenden, während eine noch größere Sorgfalt dazu genügt hätte."

Ob der Verletzte die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet hat, muß nach einem objektiven Maßstab beurteilt werden, auf die Individualität, auf die geistigen Fähigkeiten des Verletzten ist regelmäßig keine Rücksicht zu nehmen.[1])

Damit soll nicht gesagt sein, daß im Verkehr von allen Personen stets das gleiche Maß von Sorgfalt gefordert werden müsse. Von einem Bediensteten der Eisenbahn, der mit den Gefahren und der Art und Weise des Betriebs durchaus vertraut ist, wird man verhältnismäßig ein geringeres Maß von Sorgfalt verlangen als von anderen Personen. Ein Reisender, der auf offener Strecke die Geleise überschreitet, wird fahrlässig handeln, während das gleiche Ueberschreiten der Geleise seitens eines Rangiergehilfen noch nicht als Fahrlässigkeit bezeichnet werden muß.

Die Frage der Voraussehbarkeit des Unfalls ist auch hier von Bedeutung, weil regelmäßig auch Fahrlässigkeit dann nicht angenommen werden kann, wenn der Verletzte auch bei Beobachtung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt nicht voraussehen konnte, daß seine Handlung einen Unfall herbeiführen werde.[2])

II. Ein Verschulden ist von vornherein ausgeschlossen, wenn dem Verletzten bei Begehung der Handlung die Zurechnungsfähigkeit gemäß §§ 827, 828 fehlte.

1. Dies ist dann der Fall, wenn sich der Verletzte im Zustand der Bewußtlosigkeit oder in einem die freie Willensbestimmung ausschließenden Zustand krankhafter Störung der Geistestätigkeit befunden hat; § 827 BGB. Dieser Zustand muß ein unverschuldeter sein, d. h. er darf von dem Verletzten nicht selbst vorsätzlich oder fahrlässig herbeigeführt worden sein. Ist dies der Fall, so wird seine Handlung, für die er an sich nicht verantwortlich gemacht werden könnte, als eine fahrlässige angesehen.

Demnach kann ein Arbeiter, der in angetrunkenem Zustand auf die Geleise geraten ist und von einem Zug überfahren wurde, von dem Unternehmer Schadensersatz nicht verlangen, weil er selbst fahrlässig den Unfall verursacht hat, es sei denn, daß der Verletzte nachweist, daß dieser Zustand ein unverschuldeter war, weil er z. B. die berauschende Natur des Getränkes nicht kannte und nicht kennen mußte.

2. Ebenso ist ein Verschulden des Verletzten dann ausgeschlossen, wenn dieser infolge seines jugendlichen Alters noch nicht als zurechnungsfähig zu erachten ist.

---

[1]) Planck, Komm. z. BGB. I. Bd. S. 40.
[2]) RG. Urt. v 22. Oktober 1903, JW. 1903 Beil. S. 135.

Maßgebend ist nunmehr § 828 BGB.

Die Zurechnungsfähigkeit ist absolut ausgeschlossen bei einem Kind, welches das siebente Lebensjahr noch nicht vollendet hat.

Wer das siebente, aber nicht das achtzehnte Lebensjahr vollendet hat, braucht ein Verschulden nur dann zu vertreten, wenn er bei der Begehung der Handlung die zur Erkenntnis der Verantwortlichkeit erforderliche Einsicht gehabt hat, d. h. der Verletzte muß soweit in der geistigen Entwicklung fortgeschritten sein, um einsehen zu können, daß er die zivilrechtlichen Folgen seiner Handlung vertreten muß. Daß er diese Folgen selbst kannte, ist nicht erforderlich. Eine Schwierigkeit der Anwendung des § 828 Abs. II ergibt sich nun daraus, daß § 828 BGB. nach seinem Wortlaut zunächst nur den Fall trifft, daß der Minderjährige einem anderen Schaden zugefügt hat, während sich hier das Verschulden des Minderjährigen gegen die eigene Rechtssphäre richtet: ein Anspruch, den er wegen eines Unfalls an sich gegen den Unternehmer hätte, soll deshalb ausgeschlossen werden, weil der Unfall durch sein eigenes Verschulden verursacht worden ist, weil er sich selbst schuldhafter Weise geschädigt hat. Da das BGB. das Verschulden gegen Dritte und das sog. Verschulden gegen sich selbst grundsätzlich, wie wir gesehen haben, gleich behandelt, so ist diese Schwierigkeit vielleicht praktisch am besten dadurch zu lösen, daß man in den Fällen, die hier in Betracht kommen, die Frage stellt: „Könnte der Minderjährige, wenn er den Schaden nicht sich selbst, sondern einem Dritten zugefügt hätte, nach § 828 Abs. II für diesen Schaden verantwortlich gemacht werden?" Wird diese Frage verneint, so darf der Minderjährige für diese Handlung, durch die er nicht einen Dritten, sondern sich selbst geschädigt hat, zivilrechtlich nicht haftbar gemacht werden.

Auf die Verletzung der Aufsichtspflicht eines Dritten kann sich der Unternehmer dem Minderjährigen gegenüber nicht berufen, da § 1 HG. ausdrücklich ein eigenes Verschulden des Getöteten oder Verletzten erfordert, auch der Minderjährige keineswegs das Verschulden der aufsichtspflichtigen Personen zu vertreten hat.

Kann nun auch ein „Verschulden" unzurechnungsfähiger Personen nie in Betracht kommen, so wird dadurch die Frage nicht berührt, ob diese Handlung einer unzurechnungsfähigen Person nicht einen Fall höherer Gewalt begründet.[1]) Ueber die Voraussetzungen der Annahme höherer Gewalt ist bereits früher eingehend gehandelt worden.

III. Die Handlung des Verletzten muß eine freiwillige gewesen sein.

Dies ist dann nicht gegeben, wenn er unter dem Einfluß von Gewalt oder Drohung, oder wenn er auf Befehl, dem er Folge leisten mußte, gehandelt hat.

Ebenso lehnt das Reichsgericht[2]) die Annahme eines eigenen Verschuldens ab, wenn der Verletzte in Erfüllung seiner Dienstobliegenheiten nicht anders handeln konnte, oder wenn die Handlung durch eine sittliche Pflicht geboten war.

„Dem Beamten kann eine Handlung, welche unter gewöhnlichen Umständen als schuldbare Gefährdung des eigenen Lebens erscheint, doch nicht unbedingt als

[1]) Vergl. RG. Urt. v. 23. März 1888, Entsch. in Zivils. Bd. 21 S. 13 ff.

[2]) RG. Urt. v. 12. April 1885, Eisenb. Entsch. IV, 144, Urt. v. 31. Jan. 1887. Eisenb. Entsch. V, 240, vergl. auch Urt. v. 20. Febr. 1902, Entsch. in Zivils. Bd. 50 S. 219 ff. Urt. v. 21. März 1892, Entsch in Zivils. Bd. 29 S 121 25. Novbr. 1902, JW. 1903 S. 30[32].

Schuld zugerechnet werden, wenn sie vorgenommen wird, um andere vor drohender Gefahr oder Schaden zu bewahren und zwar selbst dann nicht, wenn es dem Handelnden dabei an der sonst erforderlichen Ueberlegung und Geistesgegenwart fehlt."

Man könnte in solchen Fällen auch sagen, es liege deshalb kein eigenes Verschulden des Verletzten vor, weil dieser weder vorsätzlich noch fahrlässig den Unfall herbeigeführt habe. Denn gerade bei einer solchen ungewöhnlichen Gefährdung des Lebens dritter Personen verlangt der Verkehr von dem Beamten kraft seiner Stellung die Aufbietung aller Kräfte und würde es ihm zum Vorwurfe machen, wenn er ängstlich darauf bedacht wäre, sich selbst vor Schaden zu bewahren.

IV. Es ist endlich zu untersuchen, inwieweit die Haftung des Unternehmers nach § 1 HG. auch **durch ein Verschulden eines Angestellten des Verletzten beeinflußt wird.**[1]) Es sei an folgenden Fall erinnert:

Durch einen vorbeifahrenden Eisenbahnzug werden die Pferde eines Wagens scheu gemacht. Um sich selbst zu retten, springt der Kutscher ab, obwohl er bei einiger Umsicht die Pferde hätte zum Stehen bringen können. Das führerlose Gefährte gerät an einen Abhang, zerschellt, der Insasse des Wagens wird schwer verletzt. Kann der Unternehmer des Eisenbahnbetriebs gegen die Ersatzklage des Verletzten mit Erfolg einwenden, der Unfall sei durch ein „eigenes Verschulden" des Verletzten verursacht, da dieser das Verschulden seines Angestellten, des Kutschers, der ohne Not abgesprungen und die Pferde sich selbst überlassen habe, wie ein eigenes Verschulden vertreten müsse?[1])

Daß der Verletzte wie einst nach Art. 1384 code civil das Verschulden seines Beauftragten (préposé) schlechthin zu vertreten habe und sich dasselbe wie eigenes Verschulden anrechnen lassen müsse, kann nach BGB. keinesfalls mehr behauptet werden, es kann sich nach BGB. höchstens um eine entsprechende Anwendung des § 831 handeln, wonach derjenige, der einen andern zu einer Verrichtung bestellt, für den Schaden verantwortlich ist, den der andere in Ausführung der Verrichtung einem Dritten widerrechtlich zufügt, es sei denn, daß der Geschäftsherr bei der Auswahl der bestellten Person die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet hat, oder daß der Schaden auch bei Anwendung dieser Sorgfalt entstanden sein würde.

Nach dem Wortlaut des § 1 HG., der nur von einem „eigenen Verschulden" des Verletzten spricht, könnte man schließen, daß nur ein eigenes **persönliches** Verschulden des Verletzten imstande sei, die Haftung des Unternehmers auszuschließen, eine Annahme, welche auch der bisherigen Rechtsprechung unserer obersten Gerichte entsprechen würde.[2]) Allein, wenn es richtig ist, daß das Recht zwischen einem Verschulden gegen sich selbst und einem Verschulden gegen dritte Personen begrifflich nicht unterscheidet, daß die Rechtsordnung demjenigen, welchem sie für ein bestimmtes Verschulden eine Ersatzpflicht für fremden Schaden auferlegt, beim gleichen Verschulden ein Ersatzrecht für eigenen Schaden versagt,[3]) so wird man § 831 die Anwendung auf die Fälle eines Verschuldens wider sich selbst konsequenterweise nicht versagen dürfen. Denn § 831 enthält in der Tat nichts anderes als einen besonderen Fall eigenen Verschuldens.

[1]) Vgl. die eingehenden Ausführungen von **Dronke** a. a. O.

[2]) RG. Urt. v. 23. Februar 1891; 1. Oktober 1903 Eisenb. Entsch. Bd. IX S. 32 XX S. 249.

[3]) **Dronke** a. a. O.

Daraus ergibt sich für das HG. folgende Regel:

Der Unternehmer eines Eisenbahnbetriebs haftet für den entstandenen Schaden auch dann nicht, wenn der Verletzte einen anderen zu einer Verrichtung bestellt hatte und der schädigende Unfall von dem anderen in Ausführung der Verrichtung widerrechtlich verursacht worden ist, es sei denn, daß der Verletzte beweist, daß er bei der Auswahl der bestellten Person und, sofern er Verrichtungen oder Gerätschaften zu beschaffen oder die Ausführung der Verrichtung zu leiten hatte, bei der Beschaffung oder der Leitung die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet hat, oder daß der Schaden auch bei Anwendung dieser Sorgfalt entstanden sein würde.[1])

Wie der Kausalzusammenhang zwischen dem Unfall und der Handlung des Verletzten, muß auch Vorsatz und Fahrlässigkeit desselben in allen Fällen von dem Unternehmer bewiesen werden. Auch bei Uebertretung bahnpolizeilicher Bestimmungen, bei Nichtbeobachtung von Warnungen und Anordnungen der Eisenbahnbediensteten zur Aufrechterhaltung des Verkehrs usw. darf ein Verschulden nicht von vornherein vermutet werden, sondern es bedarf immer des Nachweises, daß der Verletzte vorsätzlich oder fahrlässig die Befolgung unterlassen hat.

Von einer schuldhaften „Uebertretung" solcher polizeilicher Bestimmungen kann richtiger Ansicht nach nicht gesprochen werden, wenn die übertretene Vorschrift mit Wissen der maßgebenden Organe stillschweigend außer Kraft gesetzt ist, man denke nur an das Auf- und Abspringen bei den elektrischen Straßenbahnen trotz polizeilichen Verbots.

Bisher wurde von der Annahme ausgegangen, daß der Unfall so vorwiegend durch das eigene Verhalten des Verletzten herbeigeführt wurde, daß diese Handlung als Ursache im Rechtssinn erscheint, die Betriebsgefahr, wenn sie auch bei der Entstehung des Unfalls mitgewirkt hat, dieser Handlung gegenüber nur als eine Bedingung des Unfalls in Betracht kommt.

Allein in den seltensten Fällen wird sich behaupten lassen, die Handlung des Verletzten bilde die alleinige Ursache des Unfalls. In der Regel wird der Unfall durch das Zusammenwirken einer Reihe von Umständen entstanden sein, welche zum Teil der Unternehmer, zum Teil der Verletzte selbst zu vertreten hat und es wird sich schwer entscheiden lassen, welche Tatsache als Ursache im juristischen Sinn anzusehen ist.

Die frühere Rechtsprechung des Reichsgerichts und Reichsoberhandelsgerichts hatte grundsätzlich daran festgehalten, daß beim Zusammentreffen mehrerer Tatsachen, von denen jede geeignet war, den Schaden herbeizuführen, diejenige Tatsache für die Entschädigungspflicht entscheidend sei, welche überwiegend den Schaden verursacht hatte. Je nachdem dieser Umstand vom Unternehmer oder vom Verletzten selbst zu vertreten war, bejahte oder verneinte das Reichsgericht die Ersatzpflicht des Unternehmers. Schwierigkeiten ergaben sich nun, wenn auch den Unternehmer ein Verschulden traf. Bei konkurrierendem Verschulden hätte nach den Regeln der Culpa compensatio dem Verletzten der Ersatzanspruch gegen den Unternehmer ganz versagt werden müssen, wenn er durch ein leichtes Verschulden den Unfall verursacht, obgleich dem Unternehmer vielleicht die gröbste Fahrlässigkeit zur Last fiel. Ein solches Ergebnis glaubte man mit dem Zweck

[1]) Ebenso Dronke a. a. O.

des Gesetzes nicht vereinbaren zu können und entschloß sich, selbständige Rechtsgrundsätze für den Fall des konkurrierenden Verschuldens für das Haftpflichtrecht auszubilden. Es sei, so führt das Reichsoberhandelsgericht [1]) aus, der Einfluß des konkurrierenden Verschuldens ohne Rücksicht auf das gemeine Recht und die Landesgesetze unter Beobachtung des Zwecks und der einzelnen Bestimmungen des Reichshaftpflichtgesetzes nach der Natur der Sache und den allgemeinen Rechtsgrundsätzen zu beurteilen. Hiernach aber sei der gemeinrechtliche Grundsatz, daß jedes eigene Verschulden des Beschädigten, sofern nur dem Urheber des Schadens kein dolus zur Last fällt, den Entschädigungsanspruch ausschließt, für die Anwendung und das Verständnis des § 1 als allgemein gültig nicht anzuerkennen, vielmehr sei eine Abwägung des beiderseitigen Verschuldens hinsichtlich der Art und des Grades, sowie des Einflusses desselben auf den eingetretenen Unfall erforderlich. Diese Entscheidung war grundlegend für die späteren Erkenntnisse des Reichsoberhandelsgerichts und Reichsgerichts bis in die letzten Jahre.[2]) Man betonte zwar gegenüber der früheren Rechtsprechung, welche an der Hand des preußischen ALR. vorzugsweise die Grade des beiderseitigen Verschuldens, der subjektiven Momente, in Vergleich stellte, daß vorerst zu untersuchen sei, inwieweit der Unfall vorwiegend von dem einen oder anderen Teil verursacht sei, aber indem man häufig Verschulden und Verursachen vertauschte und sagte, derjenige, den das größere Verschulden treffe, habe wohl den Unfall auch zum überwiegenden Teil verursacht, kam man vielfach dazu, nur das beiderseitige Verschulden gegeneinander abzuwägen und die Entscheidung von dem Ueberwiegen des Verschuldens auf der einen oder anderen Seite abhängig zu machen.

So erklärt es sich, wenn z. B. das Reichsgericht die Haftung des Unternehmers verneint, wenn der Verletzte selbst dolos gehandelt hatte, während den Betriebsorganen nur leichtes Versehen zur Last fiel; wenn der Beschädigte sich eines „frevelmütigen Leichtsinns" schuldig gemacht hatte, während dem Betriebsunternehmer nur geringe Fahrlässigkeit nachgewiesen wurde. Dagegen wurde der Unternehmer zu Schadensersatz verurteilt, wenn ein Verschulden des Verletzten mit einem größeren Verschulden der Eisenbahn zusammentraf. Der Betriebsbeamte machte sich z. B. gegenüber einem Reisenden, der entgegen den bahnpolizeilichen Bestimmungen auf den abfahrenden Zug sprang, einer Ueberschreitung seiner Dienstbefugnisse schuldig, indem er ihn vom Zuge gewaltsam herabriß.

Durch die Abwägung des beiderseitigen Verschuldens wurden zwar die ärgsten Unbilligkeiten vermieden, immerhin aber war es noch unbillig genug, trotz eines beiderseitigen Verschuldens dem Verletzten den Schadensersatzanspruch entweder vollständig versagen, oder voll gewähren zu müssen. Eine Teilung des Schadens war dem früheren Rechte durchaus fremd.

Dieser Nachteil machte sich aber nicht nur auf dem Gebiet des Haftpflichtrechts geltend, sondern in allen Fällen, in denen ein Dritter für den von ihm verursachten Schaden aufzukommen hatte, wenn gleichzeitig bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Verletzten selbst mitgewirkt hatte.

Dies gab die Veranlassung zu § 254 BGB., welcher in Abs. I allgemein bestimmt:

---

[1]) ROHG. 9. Mai 1876, Entsch. Bd. 20 S. 135.
[2]) Vgl. die bei Eger a. a. O. S. 161 ff. zit. Entsch. d. RG. und ROHG.

„Hat bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Beschädigten mitgewirkt, so hängt die Verpflichtung zum Ersatze, sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes von den Umständen, insbesonders davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem andern Teile verursacht worden ist."

Die Anwendung des § 254 wurde ausdrücklich in § 846 sogar für die Fälle der neuen §§ 844, 845 vorgeschrieben; dagegen wurde § 254 in Art. 42 EG. z. BGB., welcher das Haftpflichtgesetz mit dem bürgerlichen Recht in Einklang bringen sollte, absichtlich nicht erwähnt.

Ein Antrag, § 254 — § 217 des zweiten Entwurfs — in Art. 42 aufzunehmen, gab in der 2. Kommission[1]) Anlaß zu eingehender Erörterung. Der Antrag wurde schließlich von der Mehrheit der Kommissionsmitglieder abgelehnt und die Ablehnung damit begründet, „die Rechtsprechung habe für das Haftpflichtgesetz den Satz herausgebildet, daß hinsichtlich des Einflusses eines mitwirkenden Verschuldens des Verletzten nicht auf die allgemeinen Grundsätze des bürgerlichen Rechts zurückzugehen, vielmehr selbständig zu prüfen sei, ob durch das in Frage kommende Verschulden des Beschädigten der ursächliche Zusammenhang zwischen dem Unfall und der Verletzung gestört werde. Bei diesen sachlich angemessenen Sätzen werde man verbleiben müssen."

Diesen Ausführungen ist die Mehrzahl der Kommentatoren des Haftpflichtgesetzes und des Bürgerlichen Gesetzbuches — auch die früheren Auflagen von Planck — gefolgt und haben mit Rücksicht auf die Sondernatur des Haftpflichtgesetzes die Möglichkeit einer Anwendung des § 254 verneint.[2])

Dagegen hat das Reichsgericht[3]) in ständiger Rechtsprechung seit dem Jahre 1902 daran festgehalten, daß § 254 auch für § 1 des HG. gelten müsse.

Mit Recht. Es ist das Streben des Reichsgerichts durchaus zu begrüßen, die allgemeinen Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs über die ausdrücklichen Vorschriften des Einführungsgesetzes hinaus auf die älteren reichsrechtlichen Nebengesetze anzuwenden, soweit nicht der Inhalt und der Zweck des einzelnen Gesetzes entgegensteht, und dadurch eine möglichst einheitliche Kodifikation des gesamten Zivilrechts zu schaffen.

Es ist richtig, daß die frühere Rechtsprechung des Reichsgerichts, auf welche die zweite Kommission bei Beratung des Art. 42 Bezug nahm, bei der Frage, inwieweit ein mitwirkendes Verschulden des Verletzten die Ersatzpflicht des Unternehmers beeinflußt, wenn Betriebsgefahr und Verschulden des Verletzten den Unfall verursacht haben, nicht auf die allgemeinen Grundsätze der culpa compensatio des gemeinen Rechts und der Landeszivilrechte zurückgegriffen hat, sondern selbständige Rechtsgrundsätze für die Beurteilung dieser Frage ausgebildet hat. Allein dazu war das Reichsgericht durch die verschiedenartige Behandlung dieser Frage in den einzelnen Landesrechten gezwungen. Man vergleiche hier nur die kasuistischen Regeln des § 184 ALR. I, 6! Eine einheitliche konsequente Rechtsprechung wäre hieraus nie entstanden und angesichts der starren Beweis-

---

[1]) Mugdan, Materialien z. BGB. S. 129 ff. Bd. 1.

[2]) So vor allem Eger a. a. O. S. 161. (Dagegen schon Schollmeyer Komm. S. 41.) Weinrich, Haftpflicht wegen Körperverletzung S. 151 usw. Dagegen: Planck, Komm. 3. Aufl. S. 33 Bd. II. Schollmeyer, Komm. S. 41.

[3]) RG. 24. Nov. 1902, 12. Febr. 1903, Entsch. in Zivils. Bd. 53 S. 75, S. 394, Urt. v. 5. Febr. 1903, JW. 1903 S. 158; 14. April 1904, JW. 1904 S. 287 usw.; Schierlinger in den Bl. f. RA. 1905 S. 109 ff.

theorien, denen diese Regeln angehörten, wäre wohl auch der Fortschritt der freien Beweiswürdigung nach § 6 HG. § 287 ZPO.) mehr oder minder wieder vereitelt worden.

Diese Bedenken sind heute weggefallen, ein Grund, § 254 BGB. für das Gebiet des Haftpflichtrechts die Geltung zu versagen, läßt sich um so weniger finden, als § 254 im Prinzip dasselbe Ziel verfolgt, als die frühere Rechtsprechung des Reichsgerichts angestrebt hatte, durch ein Abwägen der Ursachen und des beiderseitigen Verschuldens zu einer billigen Entscheidung zu gelangen.

Es ist gelegentlich gegen die Anwendung des § 254 auf § 1 des Haftpflichtrechts eingewendet worden, § 254 könne deshalb keine Anwendung finden, weil er ein beiderseitiges kausales Verschulden voraussetze. Dies ist nicht richtig. § 254 verlangt nur, daß der Schaden von dem Ersatzpflichtigen und dem Beschädigten verursacht worden ist, daß ein Verschulden des Beschädigten bei der Entstehung des Schadens mitgewirkt hat. Ein Verschulden des Ersatzpflichtigen ist nicht Voraussetzung des § 254 BGB. Die Vorschriften des Paragraphen finden deshalb Anwendung auf alle Fälle der Verpflichtung zum Schadensersatz, mag diese Verpflichtung auf der Verletzung einer obligatorischen Verbindlichkeit oder auf einer unerlaubten Handlung oder wie hier unmittelbar auf Gesetz beruhen, mag sie von einem Verschulden des Ersatzpflichtigen abhängen oder unabhängig davon bestehen. Auch der Tierhalter kann sich, wenn den Verletzten ein eigenes Verschulden trifft, auf § 254 berufen, ebenso wie derjenige, welcher nach § 835 BGB. zum Ersatz des Wildschadens verpflichtet ist.

Nach diesen allgemeinen Ausführungen über die Möglichkeit, § 254 auf das Gebiet des Haftpflichtrechtes zu übertragen, ist die Stellung des § 254 zu § 1 HG. noch näher zu erörtern.

Nach § 254 soll geprüft werden, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teile verursacht worden ist; damit scheint das Gesetz die Lehre Birkmeyers von der wirksamsten Bedingung für § 254 adoptiert zu haben, insofern es hier darauf ankommen soll, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder anderen Teile verursacht worden ist. Allein da § 254 seinem Wortlaut nach offenbar voraussetzt, daß der Schaden sowohl durch eine Betriebsgefahr als durch das eigene Verschulden des Verletzten verursacht worden ist, ist auch hier zunächst von der allgemeinen adäquaten Verursachung auszugehen. Ein Abwägen kann erst dann stattfinden, wenn feststeht, daß beide Tatsachen als Ursache im Rechtssinn in Betracht kommen. § 254 trifft deshalb richtiger Ansicht nach dann nicht zu, wenn auf der einen Seite adäquater, auf der anderen nichtadäquater Zusammenhang vorliegt, wenn auch die Redaktoren, was nicht ganz auszuschließen, an diese Fälle mitgedacht haben sollten. Die Konsequenz, welche wir für § 1 hieraus zu ziehen haben, ist folgende:

Erscheint die bei der Entstehung des Unfalls mitwirkende Betriebsgefahr wie in unserem zweiten Beispiel, in dem ein betrunkener Arbeiter infolge seiner Trunkenheit stürzt und sich verletzt, sich aber vielleicht nicht verletzt hätte, wenn er nicht zur Eile gedrängt worden wäre, nicht als Ursache des Unfalls, sondern lediglich als eine Bedingung desselben, während das eigene mitwirkende Verschulden des Verletzten als Ursache des Unfalls im Rechtssinn anzusprechen ist, so kommt § 254 überhaupt nicht zur Anwendung und es verbleibt bei der Hauptregel des § 1 des HG., wonach die Haftpflicht des Unternehmers vollständig ausgeschlossen wird, wenn der Unfall durch das eigene Verschulden des Verletzten verursacht wurde.

§ 254 BGB. greift erst dann ein, wenn Betriebsgefahr und eigenes Verschulden als adäquate Ursache anzusehen ist, eine Unterscheidung, welche Tatsache die eigentliche Ursache bildet, unmöglich ist.

§ 254 erfordert nun, daß bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Beschädigten mitgewirkt hat; daß Verschulden ein technischer Begriff des Bürgerlichen Gesetzbuchs und als solcher Vorsatz und Fahrlässigkeit im Sinne des § 276 BGB. bedeutet, daß auch die Vorschriften über Zurechnungsfähigkeit — BGB. §§ 827, 828 — Anwendung zu finden haben, ist vorhin schon ererörtert worden. Daß im Fall des § 254 streng genommen sich Vorsatz und Fahrlässigkeit des Beschädigten auf die Entstehung des Schadens beziehen müssen, während in § 1 HG. es sich darum handelt, ob der Verletzte den Unfall, „die engere Ursache des Schadens" voraussah oder voraussehen konnte, wird in der Praxis wenig Schwierigkeiten verursachen, da derjenige, der den Unfall voraussah, in der Regel auch den Schaden, die Beschränkung seiner Erwerbsfähigkeit usw. vorausgesehen haben wird.

Auch im Fall des § 254 Abs. I kommt nur wie bei § 1 HG. ein eigenes Verschulden des Beschädigten in Betracht, § 278, den Abs. II des § 254 zitiert, bezieht sich seiner Stellung nach auf Abs. I nicht.

Sind die Voraussetzungen des § 254 BGB. einmal gegeben, so hängt die Verpflichtung des Unternehmers zum Ersatz, sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes von den Umständen, insbesondere davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teil verursacht worden ist. Es ist demnach in allen hier in Betracht kommenden Fällen vorerst, wie dies auch die frühere Rechtsprechung des Reichsgerichts getan hat, die Frage der Verursachung zu prüfen. Dies allein ist aber nicht genügend. Es ist ein Irrtum Endemanns und Schollmeyers, daß bei § 254 allein das Kausalverhältnis, in dem jeder der Beteiligten zu dem verursachten Schaden stehe, entscheidend sei. Der Wortlaut des Gesetzes spricht jedenfalls entschieden dagegen. Es sind alle Umstände, insbesondere auch das Verschulden des einen oder anderen Teils zu berücksichtigen. Die Frage des Verschuldens auf Seite des Verletzten kann namentlich auch dann von Einfluß auf den Umfang der Haftung sein, wenn nur den Verletzten, nicht aber den Unternehmer ein Verschulden trifft. Diese Umstände, welche hier berücksichtigt werden sollen, können der mannigfaltigsten Art sein: wirtschaftliche Lage, die geistigen und körperlichen Kräfte beider Parteien, die Individualität und soziale Stellung der Beteiligten, die Unerfahrenheit der Jugend und die Reife des Alters usw.[1])

Die Anwendung des § 254 BGB. ist in der Praxis der Gerichte ungemein häufig geworden und hat in der Regel zu einer Teilung, und zwar zu einer Halbierung des Schadens geführt, es sei denn, daß das Verschulden des einen Teils stark überwog; war dies der Fall, so wurde hier und da dem Verletzten auch nur ein Drittel des Schadens zuerkannt.

Bisher ist nur von der Anwendung des Abs. I des § 254 die Rede gewesen.

Die gleichen Grundsätze gelten aber nach Abs. II des § 254 dann, wenn sich das Verschulden des Beschädigten darauf beschränkt, daß er unterlassen hat, den Schuldner auf die Gefahr eines ungewöhnlich hohen Schadens aufmerksam zu machen, die der Schuldner weder kannte noch kennen mußte, oder daß er unterlassen hat, den Schaden abzuwenden oder zu mindern.

[1]) Wendt, Arch. für ziv. Praxis Bd. 87 S. 441 ff.

In beiden Fällen handelt es sich um ein schuldhaftes Unterlassen des Beschädigten. Auch hier muß gefordert werden, daß das Unterlassen für den entstandenen Schaden in irgend einer Weise kausal geworden ist. Dies ergibt sich aus der Fassung des § 254 Abs. II, der lediglich zwei besondere Fälle hervorhebt, in welchen die prinzipielle Vorschrift des Abs. I zur Anwendung kommen soll: „Dies gilt auch dann, wenn sich das Verschulden des Beschädigten darauf beschränkt usw."

Das Unterlassen des Beschädigten muß ein rechtswidriges sein. Dies wird allgemein anerkannt. Wann aber ein Unterlassen als rechtswidrig bezeichnet werden muß, darüber herrscht im Strafrecht wie im Zivilrecht ein langjähriger Streit. Es ist behauptet worden, § 254 Abs. II könnte nur dann in Anwendung kommen, wenn der Verletzte durch Gesetz oder Vertrag dem Ersatzpflichtigen gegenüber besonders verpflichtet gewesen wäre, ihn auf die Höhe des drohenden Schadens aufmerksam zu machen, bezw. den Schaden abzuwenden oder zu mindern.

Wäre dies richtig, dann wäre das Anwendungsgebiet des § 254 Abs. II recht klein, § 254 Abs. II käme für das Haftpflichtrecht wohl nie in Betracht.

Allein diese Auslegung des Gesetzes ist viel zu eng.

§ 254 liegt der Gedanke zugrunde, daß jeder Mensch, wie er die Rechtsgüter Dritter nicht vorsätzlich oder fahrlässig verletzen darf, auch in eigenen Angelegenheiten als vernünftiger und besonnener Mann bestrebt sein muß, sich vor Schaden zu bewahren und, falls ihm durch das Verhalten Dritter Schaden droht oder zugefügt wird, diesen Schaden möglichst zu verhindern oder wenigstens zu verringern. Eine Rechtspflicht, das eigene Vermögen zu schützen, besteht darum noch nicht und kann vernünftigerweise nicht aufgestellt werden. Doch kann das Gesetz die Verpflichtung des Dritten, den von ihm verursachten Schaden zu ersetzen, und den Umfang dieses Schadensersatzes davon abhängig machen, daß der Beschädigte alles getan hat, was er als vernünftiger Mensch tun würde, um den Schaden abzuwenden, was er tun würde, wenn ihm niemand für den entstehenden Schaden ersatzpflichtig würde. Dies hat auch § 254 Abs. II BGB. getan. Eine Verpflichtung den Unternehmer auf die Gefahr eines ungewöhnlich hohen Schadens aufmerksam zu machen, die dieser weder kannte noch kennen mußte, bezw. den Schaden abzuwenden oder zu mindern, ist damit freilich dem Verletzten indirekt auferlegt, insofern ihm der Anspruch gegen den Unternehmer ganz oder teilweise versagt wird, wenn er dieser „Verpflichtung" vorsätzlich oder fahrlässig nicht genügt hat, aber es ist keine Verpflichtung im Rechtssinn, so daß der Ersatzpflichtige einen Anspruch auf Erfüllung dieser „Verpflichtung" hätte. So kommt es, daß für den Fall des § 254 Abs. II BGB. die entsprechende Anwendung des § 278 vorschreibt, wonach der Schuldner, hier der Verletzte, ein Verschulden seines gesetzlichen Vertreters und der Personen, deren er sich zur Erfüllung dieser Verpflichtung bedient, in gleichem Umfang zu vertreten hat wie eigenes Verschulden.

Insofern der Verletzte durch das Unterlassen der Anzeige usw. seine Verpflichtung verletzt, muß dieses Unterlassen als ein rechtswidriges, als ein vom Recht mißbilligtes Verhalten bezeichnet werden.

Damit ist zugleich angedeutet, wie weit die „Verpflichtung" des Verletzten geht. Daß einem Reisenden nicht schlechthin zugemutet werden kann, die Betriebsbeamten, bevor er den Zug besteigt, darauf aufmerksam zu machen, daß er ein hohes Gehalt bezieht usw., ist selbstverständlich. Ebenso ist klar, daß

der Verletzte nicht verpflichtet sein kann, zur Wiederherstellung seiner Erwerbsfähigkeit eine unverhältnismäßig kostspielige Badereise zu machen. Die „Verpflichtung" reicht nicht weiter, als es nach Treu und Glauben unter Berücksichtigung der Verkehrssitte billig erscheint, den Unternehmer auf eine Gefahr eines ungewöhnlichen Schadens aufmerksam zu machen, welche dieser weder kennt noch kennen muß, und ebenso ist nach Treu und Glauben zu bemessen, was der Verletzte zur Abwendung oder Verminderung des Schadens zu unternehmen hat. Es ist deshalb überflüssig mit Endemann[1]) nach besonderen Rechtspflichten zum Handeln außerhalb des § 254 zu suchen, anderseits geht Liszt[2])[3]) zu weit, wenn er die Grenze dieser „Verpflichtung" des Verletzten in dem Satz sucht: ad impossibilia nemo tenetur.

Die erste Alternative des Abs. II des § 254 wird nun vielleicht seltener für das Haftpflichtrecht in Betracht kommen, dagegen sind die Fälle ungemein häufig, in denen der Verletzte es vorsätzlich oder fahrlässig unterläßt, den Schaden abzuwenden oder zu mindern.

Hierher gehört vor allem der Fall, wo der Verletzte schuldhafterweise eine Operation versäumt und dadurch selbst zum Teil an der Minderung seiner Erwerbsfähigkeit die Schuld trägt. Wie weit jemand verpflichtet ist, durch eine Operation Heilung zu suchen, wird zutreffend vom Reichsgericht[4]) wie folgt, beantwortet:

„Handelt es sich um eine Operation, so läßt sich zwar nicht als eine allgemeine Regel aufstellen, daß es auf die Schwierigkeit und Schmerzhaftigkeit derselben nicht ankomme, wofern sie nur, soweit die menschliche Voraussicht reicht, zu einem Erfolg führen werde. Man wird vielmehr auch insoweit als Maßstab das Verhalten eines vernünftigen Menschen unter solchen Umständen annehmen müssen und dabei auch die Erheblichkeit des Uebels, welchem durch die Operation abgeholfen oder vorgebeugt werden soll, nicht außer Betracht lassen dürfen. Dasselbe gilt in betreff der Frage, ob der Verletzte die Vornahme einer Operation wegen ihrer Gefährlichkeit verweigern dürfe. Insbesondere wird man es nicht als gerechtfertigt ansehen können, wenn eine Operation, welche nach vernünftigem Ermessen besondere Gefahren nicht mit sich führt, wegen Gefahren, die nur in der Einbildung des Verletzten beruhen, abgelehnt wird."

Daß in den Fällen des § 254 Abs. II die entsprechende Anwendung des § 278 BGB. vorgeschrieben wird, ist durchaus gerecht.

Ein Kind wird von einem Trambahnwagen überfahren. Durch eine leichte und ungefährliche Operation wäre das Uebel, welches die spätere Erwerbsfähigkeit des Kindes zu beschränken droht, wieder gut zu machen, allein der Vater, welcher dem Kind die einmal erworbene Rente sichern will, weigert sich, das Kind operieren zu lassen. Hier den Unternehmer für den Verlust der Erwerbsfähigkeit haften zu lassen wäre unbillig.

---

[1]) Endemann, Einführung I S. 598.
[2]) Liszt, Deliktsobligationen S. 84.
[3]) Vgl. auch Rümelin a. a. O. S. 334; Planck, Komm. z. BGB. Bd. II zu § 254.
[4]) Urt. v. 22. Dez. 1890, Eisenb. Entsch. VIII S. 197; vgl. auch GewUVG. § 23.

§ 10. Körperverletzung und Tötung.

§ 1 des Haftpflichtgesetzes spricht eine Haftung des Unternehmers nur für den Fall aus, daß ein Mensch getötet oder körperlich verletzt wird.

Daß die betreffende Person bei dem Betrieb selbst verstorben sei, kann vernünftigerweise nicht gefordert werden, es muß lediglich der Kausalzusammenhang zwischen der tödlichen Verletzung und den besonderen Gefahren des Betriebs nachgewiesen sein. Im übrigen wird der Begriff der Tötung kaum einem ernstlichen Zweifel begegnen können.

Umstrittener ist der Begriff der Körperverletzung. Das Haftpflichtgesetz umschreibt selbst den Begriff nicht, ebenso wird man in anderen Gesetzen eine Definition der Körperverletzung vergebens suchen.

Das BGB. spricht nun in § 823 von einer Verletzung des Lebens, des Körpers, der Gesundheit und Planck [1]) legt dies dahin aus, daß eine Verletzung des Körpers dann vorliege, wenn ein Teil des menschlichen Körpers zerstört werde, eine Verletzung der Gesundheit sei dann gegeben, wenn die inneren Funktionen des Körpers zum Nachteil des Verletzten zerstört wurden, verweist aber im einzelnen auf die strafrechtliche Praxis und Literatur zu §§ 211 ff., 223 ff. StGB.

Diese Verweisung auf das Strafrecht ist durchaus zu billigen. Das BGB. wollte keine neuen Begriffe in § 823 schaffen, es verwertete diese allgemein verständlichen Begriffe so, wie sie vom Leben, von Praxis und Wissenschaft im Laufe der Jahre herausgebildet worden waren und dies ist hauptsächlich im Strafrecht geschehen.

Dieser Weg der Auslegung führt auch für § 1 des Haftpflichtgesetzes zu einem richtigen Ziel:

Wenn auch im einzelnen über einige Punkte Streit besteht, so herrscht heute doch Uebereinstimmung darüber, [2]) daß unter körperlicher Mißhandlung, unter „Körperverletzung“ zunächst jedenfalls die Zufügung eines körperlichen Mißbehagens oder umgekehrt die Störung des körperlichen Wohlbefindens zu verstehen sei, eine Störung nicht ganz unbedeutender Art, sondern immerhin von einer gewissen Erheblichkeit.[3]) Es muß dem Verletzten ein Schaden zugefügt worden sein.[4]) Die körperliche Mißhandlung braucht dem Verletzten nicht zum Bewußtsein zu kommen. Selbstverständlich ist nicht ausgeschlossen, daß durch die körperliche Einwirkung, mittelbar durch Störung des Nervensystems, auch die geistige Sphäre des Mißhandelten in Mitleidenschaft gezogen wird, wie hinwieder, daß die Störung des körperlichen Wohlbefindens auch durch eine die Sinnennerven ohne körperliche Berührung treffende Einwirkung geschehen kann.[5])

Unter den Begriff der Körperverletzung fällt aber weiterhin diejenige Behandlung eines anderen, welche zu einer entstellenden Beeinträchtigung seiner körperlichen Unversehrtheit führt, wenn auch auf das Empfindungsvermögen des Betroffenen kein Eindruck gemacht würde. Daß diese entstellende Beeinträchtigung vielleicht eine nur vorübergehende ist, kommt nicht in Betracht — einem

---

[1]) Planck, Komm. z. BGB. zu § 823.

[2]) Olshausen, Komm. z. StGB. zu § 223

[3]) E 29 S. 58; 32, 113.

[4]) Eine „Körperverletzung“, die keinen Schaden verursachte, käme auch für § 1 überhaupt nicht in Betracht.

[5]) Urt. v. 2. Juli 1896 E. 29, S. 58.

Reisenden werden bei einem Unfalle die Haare leicht versengt; entsteht ihm dadurch irgendwelcher Vermögensschaden, so kann er Schadensersatz wie jeder andere Verletzte verlangen.

Eine Beschädigung an der Gesundheit ist mit Olshausen nicht schon bei jeder Verschlechterung des körperlichen und geistigen Befindens anzunehmen, sondern nur bei einer derartigen Störung des Befindens, welche als eine Krankheit, bzw. wie auch RG. Urt. 20. Mai 1889, E 19, 226 annimmt, bei schon vorhandener Krankheit als eine Steigerung derselben sich bezeichnen läßt.

Das RStGB. und BGB. unterscheiden zwischen körperlicher Mißhandlung und Schädigung der Gesundheit und es ist schon viel Mühe und Scharfsinn auf die Feststellung einer Grenze zwischen diesen beiden Begriffen verschwendet worden.

Für § 1 des Haftpflichtgesetzes kommt diese Unterscheidung nicht in Betracht. Unter körperlicher Verletzung sind beide Fälle zweifellos inbegriffen.[1]

Es ist auch bei diesen Ausführungen nachdrücklich zu betonen, daß der Betriebsunternehmer für eine Verletzung nicht haftet, die zwar bei dem Betriebe eingetreten, aber nicht auf eine wirkliche Gefahr des Eisenbahnbetriebs zurückgeführt werden kann. So haftet der Betriebsunternehmer auf Grund des § 1 z. B. nicht für Erkrankungen eines Reisenden oder Angestellten infolge von Kälte,[2] Zugluft,[3] Nervenleiden infolge der gewöhnlichen Erschütterung der Lokomotive,[4] [5] wohl aber für eine Entzündung oder Erblindung der Augen, die durch plötzliches unvorhergesehenes Ausströmen von Gasen herbeigeführt wird.[6]

Daß der Betriebsunternehmer insoweit nicht haftet, als der Krankheitszustand des Verletzten erst nachträglich durch dessen eigenes Verhalten verschlimmert worden ist, wurde bereits eingehend erörtert, z. B. der Verletzte hat durch Trinken seinen Zustand verschlimmert. Das gleiche muß auch von dem Unterlassen einer Kur gelten, deren Gebrauch jedem vernünftigen Menschen zugemutet werden kann[7] (§ 254 BGB.).

Schadensersatzanspruch des Verletzten.

§ 11. Umfang des Schadensersatzanspruchs.

Der Schadensersatz, zu welchem das Gesetz vom 7. Juni 1871 den Unternehmer verpflichtet, umfaßt keineswegs den gesamten, durch den Unfall verursachten Schaden.

Ersatzfähig ist nur derjenige Schaden nach § 1 HG., der durch die Tötung bzw. Verletzung einer Person entstanden ist, nicht aber darf der durch die Beschädigung einer Sache verursachte Schaden hierher gerechnet werden.

---

[1]) Eger a. a. O. S. 57; ROHG. 2. Februar 1877; Entsch. Bd. 21 S. 412.
[2]) ROHG. 28. Oktober 1874, Entsch. Bd. 14 S. 426.
[3]) OLG. Wien 10. September 1891, Eisenb. Entsch. Bd. IX S. 74.
[4]) Vergl. Eger a. a. O. S. 60.
[5]) In diesen Fällen ist durch die Verletzung auch kein „Schaden" entstanden; von „Schaden" im technischen Sinne sprechen wir dann, wenn außergewöhnliche Ereignisse unsere Lebensgüter vernichten oder beschädigen. So Dernburg II, 1 S. 56.
[6]) RG. 29. März 1884, Eisenb. Entsch. III S. 333.
[7]) Vergl. Eger S. 66.

Durch die Verletzung muß in dem Vermögen der verletzten Person selbst ein Schaden eingetreten sein. Ist A in dem Betrieb einer Eisenbahn verletzt worden und hat dadurch zwar nicht der A sondern der C einen Schaden erlitten, so kann nicht dieser C gegen den Eisenbahnunternehmer auf Ersatz des Schadens klagen. Nur der dem Verletzten selbst entstandene Schaden kommt grundsätzlich in Betracht. Dies ergibt sich unmittelbar aus dem Wortlaut des § 3 und 3a HG. Aus diesem Grunde kann ein Dritter auch nicht auf Grund des § 845 BGB. Ersatz für entgangene Dienste, zu denen der Verletzte kraft Gesetzes wie z. B. die Ehefrau gemäß § 1356 Abs. II BGB., verpflichtet war, von dem Unternehmer verlangen. Art. 42 EG. hat auch § 845 BGB. absichtlich nicht zitiert und es würde sich schon aus diesem formellen Grunde deshalb eine Anwendung des § 845 auf das Haftpflichtgesetz verbieten.[1])

Eine Ausnahme von dem Satz, daß nur der dem Verletzten selbst entstandene Schaden zu ersetzen ist, macht § 3 HG. insofern, als hier der Unternehmer verpflichtet wird, einem Dritten die Beerdigungskosten für den Getöteten, sowie den Schaden, der durch Entziehung des Unterhaltsanspruchs entsteht, zu ersetzen.

Will, von diesen Ausnahmen abgesehen, ein Dritter den ihm erwachsenen Schaden gegen den Unternehmer geltend machen, so muß er dartun, daß der Unternehmer aus einem gleichzeitig gegebenen weiteren Schuldgrund nach allgemeinem bürgerlichen Recht oder nach einem sonstigen Sondergesetz auch ihm für den aus dem Unfall entstandenen Schaden haftet. Auf die Bestimmungen des Haftpflichtgesetzes kann er sich nicht berufen.

So müßte der Ehemann, der von dem Unternehmer für die entgangenen Dienste seiner verletzten Ehefrau im Hauswesen oder Gewerbe, zu denen diese kraft Gesetzes verpflichtet war, Schadensersatz begehrt, seinen Anspruch auf § 823 BGB. stützen und dartun, daß der Unfall durch ein Verschulden des Unternehmers verursacht wurde.

Daß ein solches Vorgehen zulässig ist, wurde schon bei der Erörterung des § 9 HG. eingehend besprochen.

Nach dem Gesetz vom 7. Juni 1871 soll ferner dem Verletzten nur der entstandene Vermögensschaden ersetzt werden, für sog. immateriellen Schaden, für erlittene Schmerzen usw. kann auf Grund des Haftpflichtgesetzes Entschädigung nicht gefordert werden. Weiter geht insoferne das BGB. bei unerlaubten Handlungen, als hier der Verletzte gemäß § 847 im Fall der Verletzung des Körpers oder der Gesundheit auch wegen des Schadens, der nicht Vermögensschaden ist, eine billige Entschädigung in Geld verlangen kann.

Will der Verletzte von dem Unternehmer Schmerzensgeld erhalten, so muß er den vorhin angedeuteten Weg einschlagen und seine Klage nicht nur auf § 1 HG., sondern gleichzeitig auf § 823 BGB. stützen.

Nur Vermögensschaden soll nach dem Haftpflichtgesetz berücksichtigt werden, damnum emergens, wie lucrum cessans, aber auch dieser Vermögensschaden nicht unbeschränkt, sondern nur in dem durch § 3 und § 3a des Gesetzes festgestellten Umfang. Auch hier soll durch das Haftpflichtgesetz der Ersatz eines weitergehenden Schadens keineswegs ausgeschlossen werden, aber einen Anspruch hierauf kann der Verletzte nicht auf die Bestimmungen des Haftpflichtrechtes gründen. Die Motive bemerken hierzu: „Für die Fälle seiner

[1]) Vergl. RG. Urt. v. 8. Februar 1904; Entsch. in Zivils. Bd. 57 S. 52 ff.

Anwendung stellt sich der nach § 3 des Entwurfs (nunmehr § 3 und § 3a des Gesetzes) zuzubilligende Schadensersatz als das Minimum dessen dar, was dem Entschädigten zu leisten ist."

An diesen Grundsätzen ist auch durch Art. 42 EG. z. BGB. nichts geändert worden.

Daß durch § 3 und § 3a des HG. auch das Gericht im Fall eines Rechtsstreits bei der Berechnung des Schadens gebunden ist, § 3 und § 3a durch § 287 ZPO. nicht aufgehoben wird, ist selbstverständlich. Das Gericht darf nicht eine Ersatzpflicht für einen Schaden aussprechen, der durch § 3 und § 3a nicht getroffen wird.

Die Haftung des Unternehmers ist nun durch § 3 und § 3a des HG. folgenderweise begrenzt:

1. **Der Unternehmer hat im Fall der Tötung die Kosten einer versuchten Heilung, einem Verletzten die Kosten der Heilung zu ersetzen.**

Zur Feststellung, was das Gesetz unter Heilungskosten versteht, wird man zweckmäßig neben der Rechtsprechung der obersten Gerichte für das Gebiet des Haftpflichtrechts [1]) auch die Praxis des Unfallversicherungsrechts [2]) heranziehen.

Danach sind Kosten des Heilverfahrens die Kosten der ärztlichen Behandlung, etwaiger Krankenwartung, soweit sie nicht von Angehörigen gewährt wird, von denen „der Gesetzgeber ein gewisses, aus Pflichtgefühl unentgeltlich zu leistendes Maß an Sorgfalt und Aufopferung für den Verletzten fordert," [3]) Kosten der Arzneien und sonstiger Heilmittel, als welche auch Bandagen, unter Umständen Fahrstühle, schwere Weine u. dergl. mehr, sofern damit Heilzwecke verfolgt werden, in Betracht kommen können. Auch erhöhter Aufwand, sowie Reisekosten, die einem Verletzten dadurch erwachsen, daß er sich zum Zweck einer Kur an einen anderen Ort oder in eine Anstalt begibt, sind ihm von dem Unternehmer zu ersetzen.[4]) Dagegen hat ein Ersatz der Verpflegungs-, Verköstigungs- und Kleidungskosten grundsätzlich nicht stattzufinden, soweit diese Kosten für den Kranken so gut wie für den Gesunden notwendig sind und nicht ausgesprochen Heilzwecken dienen.[5])

In allen Fällen ist aber zu prüfen, ob die Kosten, welche der Verletzte aufgewendet hat, notwendig waren.[6]) Kosten, die den Verhältnissen des Verletzten, sowie dem zu erreichenden Erfolge vernünftigerweise nicht entsprechen, braucht der Unternehmer nicht zu ersetzen. Die Feststellung muß sich jedoch auf eine objektive sachverständige Auskunft stützen, weder die tatsächliche Liquidation des Verletzten, noch das freie Ermessen des Unternehmers kann hier maßgebend sein.

Daß die Kosten von dem Verletzten tatsächlich bereits bezahlt sind, ist nicht Voraussetzung des Anspruchs gegen den Unternehmer. Doch müssen die Kosten bereits entstanden sein, es können nicht solche Kosten beansprucht werden, „die zwar nach der Natur des Leidens erforderlich gewesen wären, in Wirklichkeit aber nicht aufgewendet worden sind." [7])

---

[1]) Abgedruckt bei Eger a. a. O. S. 297 ff.
[2]) Handbuch des UnfallversR. S. 153 ff.; Piloty, Versicherungsrecht.
[3]) Handbuch des UnfallversR. S. 154 und die dort zit. Entsch.
[4]) RG. 23. September 1886, Eisenb. Entsch. V S. 79.
[5]) Handbuch des UnfallversR. S. 154.
[6]) Eger a. a. O. S. 299 u. d. dort zit. Entsch. d. oberst. Gerichte.
[7]) Eger a. a. O. S. 197; Handbuch der Unfallvers. S. 153.

2. Der Unternehmer haftet ferner im Falle der Tötung für den Vermögensnachteil, den der Getötete dadurch erlitten hat, daß während der Krankheit [1]) seine Erwerbsfähigkeit aufgehoben oder gemindert oder eine Vermehrung seiner Bedürfnisse eingetreten war, einem Verletzten für den Vermögensnachteil, den der Verletzte dadurch erleidet, daß infolge der Verletzung [1]) zeitweise oder dauernd seine Erwerbsfähigkeit aufgehoben oder gemindert oder eine Vermehrung seiner Bedürfnisse eingetreten ist.

a) Der Anspruch bzw. der Umfang desselben ist demnach zunächst von einer Beschränkung oder dem Verlust der Erwerbsfähigkeit abhängig gemacht, vergl. hier § 843 BGB. und § 9 d. GUVG. Auch hier wird man bei der Auslegung des Begriffs der Erwerbsfähigkeit gut daran tun, auf die langjährige Praxis des Versicherungsrechts zurückzugehen.

Erwerbsfähigkeit ist die Gesamtheit derjenigen persönlichen Eigenschaften, welche jemand zu erlaubter, erwerbbringender Tätigkeit befähigen. Erwerbsunfähig ist demnach jedesmal derjenige, welcher aus Gründen, die in seinen persönlichen körperlichen und geistigen Eigenschaften liegen, nicht mehr imstande ist, irgend etwas zu verdienen.[2]) Erwerbsfähigkeit ist mit Arbeitsfähigkeit nicht gleichbedeutend.[3]) Es kommt darauf an, ob der Verletzte mit der ihm verbliebenen beschränkten Erwerbsfähigkeit noch etwas erwerben, verdienen kann.

Es ist ganz gut denkbar, daß ein Buchdrucker durch eine Verletzung außerstande gesetzt ist, seinen bisherigen Beruf auszuüben, gleichwohl kann er in einem anderen Beruf ebensoviel, vielleicht noch mehr verdienen, in dem er durch die erlittene Verletzung nicht gehindert wird. Hier ist die Arbeitsfähigkeit des Buchdruckers eine beschränkte geworden, dagegen hat sich seine Erwerbsfähigkeit nicht gemindert. Die Erwerbsfähigkeit des Verletzten ist „nach der Möglichkeit, auf dem ganzen wirtschaftlichen Gebiet nach seinen gesamten Kenntnissen und körperlichen wie geistigen Fähigkeiten Verdienst zu erlangen" [4]) zu beurteilen, das bisherige Arbeitsfeld, der bisherige Beruf des Verletzten ist nicht allein maßgebend, wenn freilich vernünftigerweise auf die frühere Tätigkeit des Verletzten auch eine gewisse Rücksicht genommen werden muß: man wird einem kaufmännisch gebildeten Reisenden nicht zumuten wollen, nun Handwerker zu werden.

b) Durch den Verlust oder die Minderung der Erwerbsfähigkeit muß ein Vermögensschaden eingetreten sein.

Davon kann nicht gesprochen werden, wenn der Verletzte schon vor dem Unfall nicht mehr erwerbsfähig war, oder wenn der Verletzte zur Zeit des Unfalls keine Erwerbstätigkeit ausübte und auch nach Lage des konkreten Falls nach dieser Zeit eine solche Erwerbstätigkeit nicht ausgeübt haben würde. So kommt Endemann, HG. S. 103 zu dem Satz: „Auf die Personen, bei denen gewiß ist, daß sie eine Erwerbstätigkeit weder zur Zeit ausüben, noch jemals ausüben werden, bezieht sich daher diese Schadensersatzrubrik nicht." In den Reichstagsverhandlungen ist das Beispiel des Rentners angeführt worden, dessen Erwerbstätigkeit lediglich im Couponschneiden bestünde, und es wurde betont, daß dieser nach dem Wortlaut des § 3 (nunmehr § 3 und § 3a) einen Schadensersatz-

---

[1]) Die verschiedene Ausdrucksweise des Gesetzes „während der Krankheit" und „infolge der Verletzung" begründet keinen Unterschied; vergl. Eger a. a. O. S. 303 ff.

[2]) Piloty, Reichsunfallversicherungsrecht S. 516; vergl. auch Rosin a. a. O. S. 330.

[3]) Ebenso Rosin a. a. O. S. 332.

[4]) RE. 457, A. N. 1888 S. 70; Handbuch der Unfallversicherung S. 165.

anspruch wegen Verminderung seiner Erwerbsfähigkeit nicht geltend machen könne, was auch vom Bundesbevollmächtigten Dr. Falk sofort zugegeben wurde.

Aus ähnlichen Gründen hat das Reichsgericht eine Ersatzpflicht auch gegenüber Zuchthausgefangenen usw. während der Dauer der Freiheitsstrafe verneint.

Wenn aber RG. Entsch. v. 9. April 1897, Eisenb. Entsch. Bd. XIV S. 157 auch der Ehefrau während der Dauer der Ehe eine Entschädigung wegen Verminderung der Erwerbsfähigkeit abspricht, weil die verletzte Ehefrau während der Dauer der Ehe wenigstens der Regel nach um deswillen keinen Vermögensnachteil erleide, da dasjenige, was sie durch ihre Tätigkeit in der Hauswirtschaft und im Geschäft des Mannes erwirbt, lediglich dem letzteren zugute komme, so war dies schon nach der Mehrzahl der bisherigen Rechte zweifellos unrichtig, für das Recht unseres Bürgerlichen Gesetzbuchs ist diese Begründung jedenfalls unhaltbar. Das BGB. setzt eine selbständige Erwerbsfähigkeit der Ehefrau voraus, §§ 1367, 1405 BGB. usw. Ob die Ehefrau durch die Minderung ihrer Erwerbsfähigkeit einen Vermögensschaden erlitten hat, ist deshalb reine Tatfrage. Es wird darauf ankommen, ob die Ehefrau zur Zeit des Unfalls eine Erwerbstätigkeit ausübt oder künftig ausüben würde. Daß die Ehefrau eines einfachen Arbeiters selbständig durch ihre Arbeit für sich verdienen kann und in der Regel auch verdienen wird, wird niemand bestreiten wollen.

Die Schätzung des Vermögenschadens, welcher dem Verletzten durch den Verlust oder die Minderung seiner Erwerbsfähigkeit erwächst, ist natürlich auch hier nach § 287 ZPO. ins richterliche Ermessen gestellt. Als Anhaltspunkte können dienen: das bisherige Einkommen des Verletzten, seine Vorbildung und Stellung, sein Alter, seine körperlichen und geistigen Kräfte, Aussicht auf Beförderung und höheres Einkommen, insbesondere was Leute gleichen Standes und Alters usw. verdienen und verdienen können.

Die Beweiserleichterung des § 252 Abs. II BGB.[1]) muß auch hier gelten: Als entgangen gilt der Gewinn, welcher nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge oder nach den besonderen Umständen, insbesondere nach den getroffenen Anstalten und Vorkehrungen, mit Wahrscheinlichkeit erwartet werden konnte. Der Beschädigte braucht nicht zu beweisen, daß ihm infolge des zum Schadensersatz verpflichtenden Umstandes wirklich ein Gewinn entgangen ist, es genügt, wenn nur bewiesen wird, daß der Gewinn unter Berücksichtigung der in Abs. II des § 252 BGB. hervorgehobenen Umstände mit Wahrscheinlichkeit erwartet werden konnte, daß dieser zu erwartende Gewinn nunmehr durch den Verlust oder die Minderung der Erwerbsfähigkeit unmöglich gemacht worden ist.

Wird z. B. ein dauernd angestellter Beamter bei einem Eisenbahnunfall verletzt und durch die Verletzung gezwungen wird, sich pensionieren zu lassen, so braucht er dem Unternehmer gegenüber nur zu beweisen, daß nach seiner Qualifikation, seinen Kenntnissen und seiner Vorbildung nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge mit Wahrscheinlichkeit seine Beförderung erwartet werden konnte, daß diese zu erwartende Beförderung infolge der erlittenen Verletzung vereitelt wurde, um auch diesen Vermögensschaden geltend machen zu können, er braucht aber nicht zu beweisen, daß er tatsächlich befördert worden wäre.

Diese Beweisregel ist keine Neuerung des BGB., sondern galt schon im

---

[1]) Ueber die verschiedene Deutung des § 252 BGB. vergl. Planck, Komm. z. BGB. Bd. II S. 28.

gemeinen Recht und wurde von jeher von dem Reichsoberhandelsgericht und Reichsgericht im Gebiet des Haftpflichtrechts angewendet.[1])

Durch § 252 Abs. II BGB. wird der Verletzte nicht gehindert, Schadensersatz für den Entgang eines Gewinns zu verlangen, der zwar infolge des Unfalls eingetreten, aber nach dem gewöhnlichen Gang des Lebens nicht erwartet werden konnte; nur kann sich in einem solchen Fall der Verletzte nicht auf die Beweiserleichterung des § 252 berufen, sondern muß den positiven Nachweis führen, daß er durch die Minderung oder den Verlust seiner Erwerbsfähigkeit verhindert wurde, diesen Gewinn, der ihm in sicherer Aussicht stand, zu machen.

Ein Violinkünstler wird auf einer Konzertreise durch einen Eisenbahnunfall verletzt und ist infolgedessen genötigt, die angekündigten Konzerte absagen zu lassen. Kann er die Höhe des Schadens, der ihm durch den Ausfall der Konzerte erwächst, positiv nachweisen, so kann er den gesamten Schaden von dem Unternehmer ersetzt verlangen, auch wenn dieser Gewinn nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge, nach den Fähigkeiten des Künstlers, seinen früheren Einnahmen usw. nicht „mit Wahrscheinlichkeit erwartet werden konnte".

Bei der Berechnung des entgangenen Gewinns ist zweckmäßig von der gegenwärtigen konkreten Erwerbsfähigkeit des Verletzten auszugehen. Dabei ist nicht nur der Betrag in Ansatz zu bringen, auf den der Verletzte einen rechtlichen Anspruch hatte, sondern „auch usuelle Vermögenszuwendungen, deren usuelle Höhe und Kontinuität eine durchschnittliche Veranschlagung als Einnahme innerhalb bestimmter Zeiträume ermöglicht," wie z. B. Trinkgelder usw.[2])

Beschränkt der Verletzte seinen Anspruch auf Ersatz seines Gewinnes, wie er ihn bisher aus seiner Erwerbstätigkeit gezogen hat, so wird man es, wenn nicht besondere Verhältnisse vorliegen, als genügend erachten können, wenn der Verletzte dartut, daß er bis zu dem Unfall ein Einkommen in dieser Höhe bezogen hat. Es streitet eine gewisse Vermutung dafür, wie auch von der bisherigen Praxis allgemein angenommen wurde, daß der Verletzte auch künftighin wenigstens gleichen Gewinn aus seiner Erwerbstätigkeit gezogen haben würde. Bestreitet dies der Unternehmer, so trifft ihn die Beweislast. Mit Recht ist aber vom Reichsgericht[3]) betont worden, daß ein allgemeiner Hinweis auf die allmähliche, naturgemäße Abnahme der Arbeitskräfte, auf vorgerücktes Lebensalter, voraussichtlich schlechtere Geschäfts- und Erwerbsverhältnisse nicht genügt, sondern daß bestimmtere Momente und Tatsachen dargetan werden müssen, aus denen auf die Verringerung des Erwerbes auch ohne Eintritt der Verletzung mit Sicherheit geschlossen werden könne."

Will der Verletzte einen höheren Vermögensschaden geltend machen, weil er durch die Verletzung verhindert wurde, seine Stellung später zu verbessern oder ein höheres Einkommen zu erwerben, so muß er entsprechend § 252 BGB. dartun, daß dieser Gewinn nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge usw. mit Wahrscheinlichkeit erwartet werden konnte.

c) Der Unternehmer muß auch den Vermögensschaden ersetzen, der dem Getöteten bzw. Verletzten dadurch erwächst, daß infolge der Verletzung eine Vermehrung seiner Bedürfnisse eingetreten ist.

---

[1]) Eger a. a. O. u. die dort zit. Entsch. d. ROHG. u. RG. S. 326 ff.

[2]) RG. Urt. 23. September 1882, Entsch. in Zivils. Bd. 7 S. 112.

[3]) RG. Urt. 6. Februar 1885, Eisenb. Entsch. IV S. 127; vergl. auch Entsch. i. Zivils. Bd. 17 S. 51.

Auch hier wird man fordern müssen, daß diese Vermehrung der Bedürfnisse im Verhältnis zu der erlittenen Verletzung und dem Stand des Verletzten steht. Hierher gehören vor allem die besonderen Auslagen, die dem Verletzten nach der Heilung infolge seines körperlichen Gebrechens erwachsen, wie die Kosten dauernder Pflege, einer besseren Wohnung und Kost usw.

3. Außerdem hat im Fall der Tötung der Ersatzpflichtige die Kosten der Beerdigung demjenigen zu ersetzen, dem die Verpflichtung obliegt, diese Kosten zu tragen, so dem Erben (§ 1869 BGB.), einer Sterbekasse, der Gemeinde usw.

Daß der Unternehmer auch hier unvernünftigen Aufwand nicht zu bezahlen braucht, ist selbstverständlich.

4. Endlich hat der Unternehmer im Fall der Tötung, wenn der Getötete zur Zeit der Verletzung zu einem Dritten in einem Verhältnisse stand, vermöge dessen er diesem gegenüber kraft Gesetzes unterhaltspflichtig war oder unterhaltspflichtig werden konnte und dem Dritten infolge der Tötung das Recht auf den Unterhalt entzogen ist, dem Dritten insoweit Schadensersatz zu leisten, als der Getötete während der mutmaßlichen Dauer seines Lebens zur Gewährung des Unterhalts verpflichtet gewesen sein würde. Die Ersatzpflicht tritt auch dann ein, wenn der Dritte zur Zeit der Verletzung erzeugt, aber noch nicht geboren war.

Die Voraussetzungen dieses Anspruchs sind folgende:

Der Getötete muß zur Zeit der Verletzung zu einem Dritten in einem Verhältnis gestanden sein, vermöge dessen er diesem gegenüber kraft Gesetzes unterhaltspflichtig war oder unterhaltspflichtig werden konnte. Maßgebend ist die Zeit der Verletzung, nicht des Todes des Verletzten. Der unterhaltsberechtigte Dritte muß demnach in diesem Zeitpunkt bereits gelebt haben oder — l. S. des § 3 — zur Zeit des Unfalls wenigstens erzeugt gewesen sein. Daraus folgt, daß die Ehefrau des Getöteten nie einen Schadensersatzanspruch gegen den Unternehmer wegen Entziehung des Unterhalts geltend machen kann, wenn sie erst nach dem Unfall den Verletzten geheiratet hat.[1])

Wer dem Getöteten gegenüber unterhaltsberechtigt war oder werden konnte, bestimmt sich nunmehr nach dem BGB. Nur eine gesetzliche Unterhaltspflicht des Getöteten kommt hier in Betracht. Der Schaden eines Dritten, der auf Grund eines Vertrags, z. B. Leibrenten- oder Altenteilsvertrags von dem Getöteten Unterhalt verlangen konnte, wird hier nicht berücksichtigt.

Das BGB. kennt folgende gesetzliche Unterhaltspflichten:

I. Die Unterhaltspflicht der Ehegatten.

a) während der Ehe:

1. Der Mann hat der Frau nach Maßgabe seiner Lebensstellung, seines Vermögens und seiner Erwerbsfähigkeit Unterhalt zu gewähren.
2. Dagegen hat die Frau dem Mann nur dann Unterhalt zu gewähren, wenn er außerstande ist, sich selbst zu unterhalten (§ 1360 Abs. II).

b) nach Scheidung der Ehe:

1. Hier hat der Mann, wenn er allein für schuldig erklärt ist, der geschiedenen Frau den standesmäßigen Unterhalt insoweit zu gewähren, als sie ihn nicht aus den Einkünften ihres Vermögens und sofern nach den Verhältnissen, in denen die Ehegatten gelebt haben, Erwerb durch

[1]) Vergl. auch § 16 III GewUVG.

Arbeit der Frau üblich ist, aus dem Ertrag ihrer Arbeit bestreiten kann (§ 1578 Abs. I).

2. Ist die Frau allein für schuldig erklärt, so hat sie dem geschiedenen Mann den standesgemäßen Unterhalt insoweit zu gewähren, als er außerstande ist, sich selbst zu unterhalten (§ 1578 Abs. II).

Dagegen hat der schuldige Ehegatte mit der Ehe auch den Anspruch auf Unterhalt verwirkt.

Eine Einschränkung der Unterhaltspflicht bei Unvermögen des unterhaltspflichtigen Ehegatten enthält § 1579.

c) Im Fall der Nichtigkeitserklärung der Ehe besteht eine Unterhaltspflicht der Ehegatten nur, wenn der eine Ehegatte, dem die Nichtigkeit der Ehe bei der Eheschließung nicht bekannt war, von dem Recht des § 1345 BGB. Gebrauch gemacht hat. Ist dies der Fall, so gilt bezüglich der Unterhaltspflicht das gleiche wie bei Ehescheidung, vergl. im übrigen BGB. § 1345 ff.

Ueber den besonderen Fall der Anfechtung einer nach der Todeserklärung des früheren Ehegatten geschlossenen Ehe vergl. BGB. § 1351.

II. Unterhaltspflicht der Verwandten.

Verwandte in gerader Linie (§ 1589 BGB.) sind verpflichtet, einander Unterhalt zu gewähren (§ 1601 BGB.).

Die Voraussetzungen dieses Unterhaltsanspruchs sind folgende:

a) Nur derjenige ist unterhaltsberechtigt, der außerstande ist, sich selbst zu unterhalten (§ 1602).

Weiter geht das Recht eines minderjährigen unverheirateten Kindes auf Unterhalt gegenüber den Eltern, vergl. § 1602 Abs. II.

b) Unterhaltspflichtig ist derjenige nicht, welcher bei Berücksichtigung seiner sonstigen Verpflichtungen außerstande ist, ohne Gefährdung seines standesmäßigen Unterhalts den Unterhalt zu gewähren (§ 1603).

Ueber die weitergehende Unterhaltspflicht der Eltern gegenüber minderjährigen unverheirateten Kindern vergl. § 1603 Abs. II.

Ueber den Einfluß des Güterrechts und der elterlichen Nutznießung am Kindesvermögen treffen §§ 1604, 1605 nähere Bestimmungen.

c) Die Verpflichtung der Verwandten, Unterhalt zu gewähren, ist nach dem Grade der Verwandtschaft abgestuft.

α) Der Ehegatte des Bedürftigen haftet grundsätzlich vor dessen Verwandten (§ 1608). Ausnahmen in § 1608 S. 2 u. 3 u. Abs. II.

β) Von den Verwandten haften

1. Die Abkömmlinge vor den Verwandten der aufsteigenden Linie,
2. von den Verwandten der aufsteigenden Linie haften die näheren vor den entfernteren, gleich nahe zu gleichen Teilen, der Vater grundsätzlich vor der Mutter. Ausnahme § 1606 Abs. II.

   Ist der zunächst Verpflichtete leistungsunfähig oder ist die Rechtsverfolgung gegen ihn im Inland ausgeschlossen oder erheblich erschwert, so tritt an seine Stelle der nach ihm haftende Verwandte (§ 1607).

d) Treffen mehrere Unterhaltsberechtigte zusammen, so kommen die besonderen Bestimmungen des § 1609 zur Geltung.

e) Den ehelichen Kindern stehen in Ansehung der Unterhaltspflicht und des Anspruchs auf Unterhalt die durch nachfolgende Ehe legitimierten Kinder

vollkommen gleich, dagegen bestehen abweichende Vorschriften für die für ehelich erklärten §§ 1736—1740 und an Kindesstatt angenommenen Kinder §§ 1757—1766. Ebenso ist der Unterhaltsanspruch der Kinder aus nichtigen Ehen abweichend geregelt (§§ 1699—1704 BGB.).

III. Unterhaltspflicht des Vaters gegenüber einem unehelichen Kinde und gegenüber dessen Mutter innerhalb der ersten sechs Wochen nach der Entbindung (§ 1708 ff., § 1715 ff. BGB.).

Die Bestimmungen der §§ 1601—1615 finden zwar auf den Unterhaltsanspruch und die Unterhaltspflicht eines unehelichen Kindes gegen seine Mutter, nicht aber gegenüber seinem Vater Anwendung. Hier gelten die besonderen Vorschriften des § 1708 ff. Immerhin sind die Unterhaltsansprüche des unehelichen Kindes, wie auch die Unterhaltsansprüche der Mutter nach § 1715 ff. den familienrechtlichen Unterhaltsansprüchen des § 1360, § 1601 usw. nachgebildet und sind keineswegs als Ansprüche aus einem Delikt, sondern als wahre Unterhaltsansprüche im Sinne des BGB. auf Grund natürlicher Verwandtschaft anzusehen.

IV. Hierher gehören auch die beiden auf erbrechtlicher Grundlage beruhenden gesetzlichen Unterhaltspflichten:

1. Die Verpflichtung des Erben, Familienangehörigen des Erblassers, die zur Zeit des Todes des Erblassers zu dessen Hausstande gehört und von ihm Unterhalt bezogen haben, in den ersten 30 Tagen nach dem Eintritt des Erbfalls in demselben Umfang, wie der Erblasser es getan hat, Unterhalt zu gewähren (§ 1969 BGB.),
2. Die Unterhaltspflicht gegenüber der Mutter des Erben oder Nacherben, dessen Geburt zur Zeit des Erbfalls noch zu erwarten ist (§ 1963, § 2141 BGB.).

V. Dagegen ist zweifelhaft, ob zu den gesetzlichen Unterhaltsansprüchen auch der Anspruch des verarmten Schenkers gegen den Beschenkten nach § 528 BGB., wenn der Beschenkte sich entschließt, die Herausgabe des Geschenkes durch Zahlung des für den Unterhalt erforderlichen Betrags abzuwenden,[1]) sowie der Schadensersatzanspruch des Dritten gegen den Ersatzpflichtigen nach § 844 Abs. II BGB., wenn ihm infolge der Tötung des Unterhaltspflichtigen das Recht auf den Unterhalt entzogen worden ist, gerechnet werden können.

Geringeren Bedenken scheint es noch zu unterliegen, den Anspruch des Schenkers auf „Zahlung des für den Unterhalt erforderlichen Betrags" als einen gesetzlichen Unterhaltsanspruch aufzufassen, nach dem der Wortlaut des Paragraphen selbst nicht entgegensteht und überdies § 528 eine Reihe von Vorschriften des BGB. über die Unterhaltsansprüche zwischen Verwandten für anwendbar erklärt.

Dagegen hat § 844 Abs. II den Anspruch des Dritten gegen den Ersatzpflichtigen auf eine Unterhaltsrente selbst als einen Schadensersatzanspruch bezeichnet. Damit wurde eine alte Streitfrage des früheren Rechts entschieden,[2]) ob der Anspruch des Alimentationsberechtigten, soweit eine Rente zugebilligt wird, als ein Anspruch auf Schadensersatz wegen Entziehung des Unterhalts oder als ein zum Zwecke des Schadensersatzes gegebener Alimentationsanspruch

---

[1]) Dagegen ohne Angabe von Gründen Staudinger, Komm. z. BGB zu § 841.
[2]) Motive zum Entwurf eines Bürgerl. Gesetzb. Bd. II S. 779.

anzusehen sei. Allein wenn auch nach der Bestimmung des § 844 der Ersatzpflichtige dem Unterhaltsberechtigten nicht selbst unterhaltspflichtig wird, sondern lediglich dem Berechtigten für den durch seine unerlaubte Handlung veranlaßten Wegfall des Unterhaltsanspruchs Schadensersatz zu leisten hat, so ist diese Entschädigungsrente tatsächlich doch nichts anderes als der Unterhalt, den der Getötete dem Unterhaltsberechtigten während der Dauer seines Lebens hätte gewähren müssen. Der Ersatzpflichtige hat nicht mehr zu leisten, als der Getötete zu gewähren verpflichtet gewesen wäre; er braucht nur diesen Betrag, um den der Unterhaltspflichtige geschädigt worden ist, diesem zu ersetzen. Insofern ist die Entschädigungsrente nach § 844 BGB. nicht selbständiger Unterhaltsbeitrag des Ersatzpflichtigen, sondern Schadensersatz.

Wie wenig das Gesetz im übrigen zwischen dieser Entschädigungsrente nach § 844 Abs. II und den übrigen gesetzlichen Unterhaltsbeiträgen unterscheidet, ergibt sich schon daraus, daß § 850 ZPO. die auf gesetzlicher Vorschrift beruhenden Alimentenforderungen und die nach § 844 BGB. wegen der Entziehung einer solchen Forderung zu entrichtende Geldrente hinsichtlich der Unpfändbarkeit auf eine Stufe stellt.

Für diese ausdehnende Auslegung spricht sicherlich auch die allgemeine Fassung des § 3 HG. Hier wird nicht gesagt, daß nur die auf familienrechtlicher oder erbrechtlicher Grundlage beruhenden Unterhaltspflichten in Betracht gezogen werden sollen, es soll die Entziehung eines jeden gesetzlichen Unterhaltsanspruches zur Begründung des Schadensersatzanspruchs nach § 3 Abs. II HG. genügen. Gesetzliche Unterhaltsansprüche sind aber auch die auf obligatorischer Grundlage beruhenden Ansprüche gegen den Beschenkten nach § 528 und gegen den Ersatzpflichtigen nach § 844 Abs. II.

Es entspricht auch durchaus der Billigkeit, dem Unterhaltsberechtigten in solchen Fällen einen Entschädigungsanspruch gegen den Unternehmer zu gewähren. Ein hinreichender Grund, dem Unterhaltsberechtigten den Ersatzanspruch zu gewähren, wenn der Unterhaltspflichtige selbst getötet worden ist, diesen aber zu versagen, wenn die Person getötet wurde, welche an Stelle des Unterhaltspflichtigen kraft Gesetzes den Unterhalt in Gestalt einer Entschädigungsrente zu leisten hatte, läßt sich nicht finden.

Stand nun der Getötete zur Zeit der Verletzung in einem derartigen Verhältnis, vermöge dessen er dem Dritten gegenüber kraft Gesetzes unterhaltspflichtig war oder unterhaltspflichtig werden konnte, so muß der Dritte zur Begründung seines Schadensersatzanspruchs des weiteren dartun, daß *ihm infolge der Tötung das Recht auf den Unterhalt entzogen ist.*

Dies ist nicht der Fall, wenn die Erben des Getöteten verpflichtet bleiben, dem Dritten in demselben Umfang Unterhalt zu gewähren wie der Getötete, so z. B. die Erben des Vaters eines unehelichen Kindes nach § 1712 BGB., es sei denn, daß sie von dem Abfindungsrecht, welches ihnen nach § 1712 Abs. II zusteht, Gebrauch machen. Aus dem gleichen Grunde wird auch ein Schadensersatzanspruch wegen Entziehung der Unterhaltsrente nach § 844 selten geltend gemacht werden können, da die Erben des getöteten Ersatzpflichtigen in gleicher Weise wie der Getötete zur Fortentrichtung der Unterhaltsrente verpflichtet bleiben.

Dagegen wird der Anspruch des Dritten nicht dadurch ausgeschlossen, daß ein anderer kraft Gesetzes dem Dritten infolge der Tötung des Unterhaltspflichtigen Unterhalt zu gewähren hat z. B. der Großvater dem Enkel nach dem Tod des Vaters (§§ 3, 7 HG., § 843 Abs. IV BGB.).

Nur wenn beide Voraussetzungen vereint zutreffen, ist der Unternehmer zu Schadensersatz verpflichtet.

Der Umfang dieses Schadensersatzes richtet sich darnach, inwieweit der Getötete während der mutmaßlichen Dauer seines Lebens zur Gewährung des Unterhalts verpflichtet gewesen sein würde.

Maßgebend ist nicht derjenige Betrag, den der Getötete dem Unterhaltsberechtigten tatsächlich gewährt hat oder gewährt haben würde, sondern es ist festzustellen, was der Getötete kraft Gesetzes zu leisten verpflichtet war. Der Umfang des gesetzlichen Unterhaltsanspruchs ist in den einzelnen Fällen durchaus verschieden.

In der Regel hat der Unterhaltsverpflichtete standesgemäßen Unterhalt zu leisten, d. h. Unterhalt, wie er der Lebensstellung des Bedürftigen entspricht (§ 1610 BGB.). Hier umfaßt der Unterhalt den gesamten Lebensbedarf, bei einer der Erziehung bedürftigen Person auch die Kosten der Erziehung und der Vorbildung zu einem Berufe; dagegen ist nur notdürftiger Unterhalt zu gewähren, wenn der Unterhaltsberechtigte durch sein eigenes sittliches Verschulden bedürftig geworden ist, oder wenn einer der Fälle des § 1611 Abs. II vorliegt (§§ 1610, 1611 BGB.).

Ueber die Modifikationen dieser Grundsätze des BGB. in den einzelnen Fällen vergl. §§ 1345, 1360, 1361, 1578, 1579 ff., 1610, 1611, 1737 bis 1740, 1762 ff., 1708 ff., 1969, 1963, 2141, 528 ff., 844 BGB.

§ 12. **Schadensberechnung und Vorteilsausgleichung.**[1] [2] [3]

Wenn nun im konkreten Fall der Unternehmer nach diesen Ausführungen auf Grund der §§ 3, 3a HG. Schadensersatz zu leisten hat, so erhebt sich die weitere Frage

a) wie ist dieser Schaden zu berechnen,
b) inwieweit sind Vorteile, die anläßlich des Unfalls dem Verletzten zugekommen sind, bei dieser Schadensberechnung in Ansatz zu bringen?

A. Schadensberechnung.

Daß nur derjenige Schaden berücksichtigt wird, der mit dem Unfall in adäquatem kausalem Zusammenhang steht, ist selbstverständlich.

Bezüglich der Berechnung des Schadens unterscheidet die Theorie zwischen sogenannter abstrakter und konkreter Schadensberechnung. Erstere faßt den Schaden als einen rein rechnerischen Begriff, sie stellt den Betrag des Vermögens fest, wie dieser sich ohne das Dazwischentreten des schädigenden Ereignisses darstellen würde und wie er anderseits unter dem Einfluß dieses Ereignisses tatsächlich ist. Die Differenz bildet nach dieser Theorie den eigentlichen Schaden, das „Interesse" des Verletzten. Die konkrete Schadensberechnung dagegen sieht nach dem Vorgange von Walsmann und Oertmann in dem „Schaden" nur „die Einbuße selbst, welche das Rechtssubjekt in Gestalt der Entziehung oder Beschädigung eines Vermögensbestandteils am Vermögen erlitten hat."

[1]) Oertmann, Vorteilsausgleichung beim Schadensersatzanspruch 1901 S. 6 ff.
[2]) Walsmann, compensatio lucri cum damno, Dissert. Rostock 1900, S. 10.
[3]) Dernburg, BGB. II, 1 S. 59, Liszt, Deliktsobligationen S. 62, Planck, Komm Bd. II S. 19.

Was unser bürgerliches Recht betrifft, so hat sich die überwiegende Mehrheit der Schriftsteller der ersteren Theorie der abstrakten Schadensberechnung angeschlossen, auch das Reichsgericht steht entschieden auf dem Standpunkt dieser Theorie[1]). Es besteht kein Grund, hier von diesen anerkannten Grundsätzen abzuweichen, zumal das praktische Ergebnis beider Berechnungsarten in allen Fällen das gleiche sein wird, denn darüber herrscht Uebereinstimmung, daß auch bei der konkreten Schadensberechnung schließlich eine Ausgleichung des „Schadens" mit gewissen Vorteilen stattfinden müsse.

B. Vorteilsausgleichung.

Ungleich wichtiger ist die Frage, welche Vorteile und unter welchen Voraussetzungen muß sich der Verletzte diese Vorteile bei der Berechnung des Schadens anrechnen lassen.

Daß eine Vorteilsausgleichung grundsätzlich dann stattfinden wird, wenn der zum Schadensersatz verpflichtende Umstand selbst — ohne daß besondere Gründe hinzutreten — nicht nur Nachteile, sondern auch Vorteile für den Beschädigten zur Folge hat, ergibt sich aus der allgemeinen Erwägung, daß dem Verletzten von dem Unternehmer nur der wirklich entstandene Schaden ersetzt werden soll; zu einer Bereicherung des Verletzten soll die Ersatzpflicht des Unternehmers nicht führen.

Wenn der Verletzte in einem Krankenhaus untergebracht und dort verpflegt wird, so muß er sich auf die Entschädigung jedenfalls anrechnen lassen, was er ohne dieser Verpflegung zu seinem gewöhnlichen täglichen Unterhalt gebraucht hätte. Was er durch die Verpflegung erspart, erscheint als ein Vorteil, welcher ihm neben Nachteilen durch den Unfall mittelbar entstanden ist. Daß dieser Vorteil bei der Berechnung des Schadens berücksichtigt werden muß, ist selbstverständlich, denn soweit dieser Vorteil reicht, ist dem Verletzten kein Schaden erwachsen. Der Schaden besteht nur in derjenigen Verminderung des Vermögens, welche nach Abzug der durch den betreffenden Umstand zugleich eingetretenen Vermehrung desselben verblieben ist.[2])

In solchen Fällen wird eine compensatio lucri cum damno bei der Schadensberechnung von selbst eintreten.

Allein Bedenken gegen eine compensatio lucri cum damno ergeben sich bereits, wenn der Vorteil durch eine selbständige freiwillige Handlung des Verletzten oder eines Dritten mitbedingt ist, mag diese Handlung nun vor dem Unfall, wie jeder Abschluß eines Privatversicherungsvertrags, oder nach dem Unfall — freiwillige Zuwendungen einer Stiftung an den Verletzten — gelegen sein.

Einen ähnlich gelagerten Fall hat das HG. in § 4 selbst geregelt. Unrichtig wäre es, wollte man daraus den Schluß ziehen, daß in allen anderen Fällen eine Vorteilsausgleichung unterbleiben müsse, weil das Gesetz „den einzigen Fall der Anrechnung ausschließend geregelt habe." Die konsequente Durchführung dieses Satzes würde zu durchaus unbefriedigenden Ergebnissen führen[3]). Auf der anderen Seite wäre es ebenso falsch, zu behaupten, der Verletzte müßte

---

[1]) Vergl. Urt. v. 14. März 1903, Entsch. in Zivils. Bd. 54 S. 140.

[2]) Vergl. hierzu RG. Urt. 13. November 1897, Entsch. in Zivils. Bd. 40 S. 176. Urt v. 14. März 1903, Entsch. in Zivils. Bd. 54 S 137.

[3]) Mit Recht dagegen auch Oertmann a. a. O. S. 143.

sich ohne Unterschied jeden Vorteil, der ihm aus Anlaß des Unfalls zugekommen ist, auf die Entschädigung des Unternehmers anrechnen lassen, also auch z. B. die Renten einer Versicherung usw.

Es ist deshalb zu untersuchen, ob sich vielleicht allgemeine Voraussetzungen eine compensatio lucri cum damno finden lassen.

Dernburg[1]) fordert, daß dasselbe Ereignis Schaden und Vorteil gebracht hat und beides in einem inneren Zusammenhang steht. Dagegen soll die Aufrechnung ausgeschlossen sein, wenn zwar aus derselben Tatsache Schaden und Vorteil entspringen, allein der innere Zusammenhang zwischen Schaden und Vorteil fehlt. Allein was ist unter „innerem Zusammenhang" zu verstehen? Dernburg sagt: jedenfalls dann sei dieser innere Zusammenhang gegeben, „wenn der Vorteil mit einem Schaden verknüpft wurde." Auch dies ist zu unbestimmt.

Schärfer hat das Reichsgericht in einer Entscheidung vom 11. Juli 1883, Entsch. in Zivils. Bd. 10 S. 50 ff. die Grenzen der Anrechnung zu ziehen versucht. Das Reichsgericht unterscheidet hier, ob der anzurechnende Vorteil mit dem schädigenden Ereignis in einem kausalen Zusammenhang im Rechtssinn oder im natürlichen Sinn steht. Im natürlichen Sinn sei der ursächliche Zusammenhang dadurch bedingt, daß der Vorteil ohne das schädigende Ereignis nicht eingetreten wäre, im rechtlichen Sinn dagegen sei ein ursächlicher Zusammenhang nur vorhanden, wenn der Vorteil nicht zugleich durch eine selbständige, von dem beschädigenden Ereignis unabhängige Ursache bewirkt worden sei. Ein Vorteil, der aus dem beschädigenden Ereignis für den Beschädigten erwächst, dürfe nur dann angerechnet werden, wenn er mit letzterem in ursächlichem Zusammenhang im Rechtssinn stehe. Deshalb verneint das Reichsgericht die Anrechnung einer auf Vertrag beruhenden Witwenpension, da das Recht auf die Witwenpension in erster Linie durch den Abschluß des Versicherungsvertrags und durch Zahlung der Versicherungsprämien, also durch selbständige Entstehungsursachen bedingt gewesen sei; ein kausaler Zusammenhang im Rechtssinne sei hier nicht vorhanden.

Eine solche Unterscheidung zwischen Ursache im natürlichen Sinne und im Rechtssinne sollte nicht getroffen werden, weil sie leicht zu Verwirrungen führt. Abgesehen hiervon sind die Sätze, welche hier das Reichsgericht aufstellt, für die vorliegende Frage nicht ausreichend und unbedingt richtig.

Eine durch einen Unfall verletzte Person verkauft nach ihrer Heilung den zu Heilungszwecken angeschafften Fahrstuhl. Es ist wohl selbstverständlich, daß sie sich den Erlös aus dem Verkauf des Fahrstuhls auf die Entschädigungssumme anrechnen lassen muß. Denn soweit dieser Vorteil reicht, hat sie durch die Heilungskosten keinen Schaden erlitten. Hier muß eine Anrechnung stattfinden, und doch wird niemand behaupten wollen, daß dieser Vorteil mit dem Unfall in kausalem Zusammenhang in dem eben angegebenen Sinne steht.

Wenn auch sofort zuzugeben ist, daß in vielen Fällen die Unterscheidung des reichsgerichtlichen Urteils zu einem befriedigendem Ergebnis führt, so lassen sich doch immer wieder Fälle denken, wo diese Regeln nicht zutreffen. Die Frage, wann eine Ausgleichung zwischen Schaden und Vorteil stattzufinden hat, läßt sich nicht durch allgemeine Regeln, sondern nur unter Berücksichtigung aller Umstände des einzelnen Falls entscheiden. Dies wird auch von der Mehrzahl

[1]) Dernburg, BGB. II, 1 S. 74.

der Theoretiker heute zugestanden[1]). Immerhin lassen sich aber verschiedene Gruppen zusammenfassen, bei denen eine Ausgleichung bei der Schadensberechnung regelmäßig als ausgeschlossen erscheint.

I. Der Unfall bildet die Ursache des Schadens, in Ansehung des Vorteils aber nur die äußere Veranlassung, ein Motiv für den Handelnden. Hier findet grundsätzlich eine Zusammenrechnung von Vorteil und Nachteil nicht statt.

1. Der Ersatzberechtigte braucht sich jedenfalls einen Vorteil nicht anrechnen zu lassen, den er unmittelbar durch eine eigene Handlung sich erworben hat, zu deren Vornahme er vielleicht durch den Unfall bestimmt wurde, oder die er vielleicht nicht vorgenommen hätte, wenn der Unfall nicht eingetreten wäre.

Ein Verletzter, der z. B. während seiner Krankheit im Spital leichte Handarbeiten verrichtet, braucht sich den Lohn, den er dafür erhält, auf die Entschädigung für die Heilungskosten nicht anrechnen zu lassen.

2. Ebensowenig ist ein Vorteil in Ansatz zu bringen, der dem Verletzten von einem Dritten anläßlich des Unfalls gewährt werden, es wird z. B. für den Verletzten gesammelt, eine Stiftung leistet Zuschüsse an die Verunglückten usw.

3. Auch wenn der haftende Unternehmer selbst dem Verletzten eine Unterstützung gewährt, braucht eine Anrechnung auf die Entschädigung nicht stattzufinden, auch wenn der Unfall vielleicht ein Motiv dieser Zuwendung war, doch wird im Zweifel hier anzunehmen sein, daß der Wille des Unternehmers dahin geht, mit dieser Zuwendung einen Teil der künftigen Entschädigungssumme im voraus zu bezahlen.[2])

II. Eine zweite Gruppe umfaßt die Fälle, in denen der Unfall lediglich als eine Bedingung des Vorteils erscheint, Vorteil und Nachteil auf verschiedenen Rechtsgründen beruhen. Auch hier ist eine Ausgleichung regelmäßig ausgeschlossen.

1. Hierher gehört vor allem der gesetzliche Unterhaltsanspruch des Verletzten gegen seine Verwandten, gegen seinen Ehegatten usw., insofern diese nun infolge der mit dem Unfall eingetretenen Bedürftigkeit des Verletzten unterhaltspflichtig geworden sind. Eine Anrechnung des Unterhalts auf die Entschädigungsrente findet grundsätzlich nicht statt. Dies galt schon allgemein für das frühere Recht[3]) und ist jetzt im Gesetz selbst ausdrücklich ausgesprochen worden. § 7 HG. § 843 Abs. IV BGB.: „Der Anspruch wird nicht dadurch ausgeschlossen, daß ein anderer dem Verletzten Unterhalt zu gewähren hat."

Zweifel können sich in dem Fall ergeben, wenn eine Witwe, der gemäß § 3 Abs. II HG. für die Entziehung des gesetzlichen Unterhalts Entschädigung zu gewähren ist, sich zum zweitenmal verheiratet und nun von ihrem zweiten Ehemann Unterhalt erhält. Jene Entschädigung auf Grund des § 3 Abs. II HG. wurde der Witwe nur deshalb gewährt, weil sie durch die Tötung des Ehegatten den gesetzlichen Anspruch auf Unterhalt verloren hatte, nach ihrer zweiten Verehelichung ist sie jedenfalls in ihrem Recht auf Unterhalt insoweit durch den Unfall nicht mehr geschädigt, als sie von ihrem zweiten Ehemann tatsächlich Unterhalt bekommt. Der Entschädigungsanspruch der Witwe erlischt durch die Wiederverheiratung keineswegs ipso iure wie früher nach preußischem ALR. I,

[1]) Planck, Komm. z. BGB. II, S. 31; Rümelin a. a. O. S. 276 ff. usw.
[2]) RG. 23. Juni 1880, Seuff. Arch. Bd. 36. Nr. 42 S. 58.
[3]) Entsch. d. RG. Urt. v. 11 Februar 1890, Seuff. Arch. Bd. 48 Nr. 32 S. 45.

6 § 107, er dauert fort, insoweit die Witwe einen Schaden nachzuweisen vermag. Diese Auffassung ist schon früher von der ständigen Rechtsprechung des Reichsgerichts und Reichsoberhandelsgerichts für das Gebiet des Haftpflichtrechts festgehalten worden. Von diesen Grundsätzen abzuweichen, besteht um so weniger Veranlassung, als das Bürgerliche Gesetzbuch absichtlich die vorliegende Frage nicht geregelt hat, die Motive aber bei Erörterung der Frage auf die Rechtsprechung des Reichsoberhandelsgerichts und Reichsgerichts ausdrücklich Bezug nehmen.[1]) Darnach ist die Wiederverheiratung der Witwe als solche ohne Einfluß auf den Entschädigungsanspruch und kommt nur insofern in Betracht, als infolge der Wiederverheiratung das Bedürfnis des Unterhalts wegfällt oder sich mindert. Insoweit erscheint die Witwe durch die Entziehung des Unterhalts durch die Tötung des ersten Ehegatten nicht mehr geschädigt.[2])

2. Der Verletzte braucht sich die Beträge, welche ihm von einer privaten Versicherungsunternehmung oder auf Grund der Unfallversicherungs-, Kranken-, Alters- und Invalidenversicherungsgesetze gewährt werden, auf den Schadensersatzanspruch nicht anrechnen zu lassen.

Dies wird allgemein anerkannt.

Das Reichsgericht[3]) hat von jeher an diesem Satze festgehalten und die Nichtanrechnung damit begründet, daß die Verletzung, bzw. der Tod des Verletzten nicht Ursache des Versicherungsanspruch, sondern nur Bedingung sei, eine Anrechnung aber nur dann stattfinden könne, wenn der Unfall auch für den Vorteil Ursache im Rechtssinne bilde. Dies ist hier unbedingt zutreffend. Die „Ursache“ eines vertragsmäßigen, befristeten Anspruchs — man wird vielleicht besser von dem Rechtsgrund eines Anspruchs sprechen — ist jedenfalls nicht in dem Eintritt des Zeitpunkts zu suchen, mit welchem der Anspruch fällig wird, sondern in dem Vertrag selbst: nicht anders verhält es sich mit den gesetzlichen Versicherungsansprüchen. Diese Ansprüche sind schon vor dem Unfall als befristete Ansprüche entstanden, sie haben ihre Ursache, ihren Rechtsgrund in den Tatsachen, welche die Versicherungspflicht begründen, wie z. B. die Beschäftigung in einem versicherungspflichtigen Betrieb usw.

Man könnte vielleicht die Nichtanrechnung der Versicherungsgelder damit begründen, daß der Verletzte, der allerdings nur den wirklichen Schaden ersetzt erhalten, nicht aber durch den Entschädigsanspruch bereichert werden soll, tatsächlich durch diese Nichtanrechnung nicht ungerechtfertigt bereichert wird. Denn diese Ansprüche sind schon vor dem Eintritt des Unfalls rechtlich begründet gewesen, lediglich ihre Fälligkeit hatte von dem Eintritt des Unfalls abgehangen, durch die Leistung der Versicherungsgelder erhält deshalb der Verletzte nur das, was er ohnehin, abgesehen von der Entschädigungsrente des Unternehmers, kraft Gesetzes oder Vertrags fordern kann.

Dazu kommen noch praktisch-wirtschaftliche Erwägungen. Die Versicherungsgelder, welche der Verletzte erhält, bilden in den seltensten Fällen einen unentgeltlichen Erwerb. Die Prämien, welche der Versicherte bis zu dem Unfall entrichtet hat, sind für ihn verloren, wenn nun die Versicherungssumme auf den Entschädigungsanspruch gegen den Unternehmer angerechnet werden sollte. Denn die gleiche Summe erhielte er auch dann, wenn er keinen Pfennig zurückgelegt hätte. Gerade der Sparsame würde also um den Betrag der gezahlten

[1]) Motive Bd. 2. S. 785.

[2]) Ebenso im Ergebnis Oertmann a. a. O. S. 109.

[3]) Vergl. Urt. v. 11. Juli 1883, Entsch. in Zivils. Bd. 10 S. 50 ff.

Prämien geschädigt werden, ein unbefriedigendes Ergebnis! Rechnet man dagegen die Versicherungsgelder nicht an, so ist es freilich möglich, daß der Vorteil nicht dem Verletzten, sondern dem Versicherer zugute kommt, auf welchen in vielen Fällen der Entschädigungsanspruch gegen den Unternehmer kraft Gesetzes[1]), wie z. B. nach den Unfallversicherungsgesetzen, oder durch Abtretung übergeht. Dies läßt sich wenigstens noch durch das Risiko, welches der Versicherer bei jeder Versicherung trägt, wirtschaftlich rechtfertigen. Zudem ist es der freie Wille des Versicherten, wenn er sich durch Vertrag zur Abtretung seines Anspruchs verpflichtet. Der Unternehmer müßte ja auch die volle Entschädigungsrente zahlen, wenn der Versicherte auf seinen Anspruch gegen den Versicherer verzichten würde!

Eine Ausnahme von diesen Sätzen, die allerdings selten mehr zur praktischen Anwendung kommen wird, hat § 4[2]) HG. selbst aufgestellt: War der Getötete oder Verletzte unter Mitleistung von Prämien oder anderen Beiträgen durch den Betriebsunternehmer bei einer Versicherungsanstalt, Knappschafts-, Unterstützungs-, Kranken- oder ähnlichen Kasse gegen den Unfall versichert, so ist die Leistung der Letzteren an den Ersatzberechtigten auf die Entschädigung einzurechnen, wenn die Mitleistung des Betriebsunternehmers nicht unter einem Drittel der Gesamtleistung beträgt.

Gerade der Umstand, daß man es für nötig erachtet hat, die Bestimmung ausdrücklich aufzunehmen, spricht für die prinzipielle Nichtanrechnung der Versicherungsgelder. Der Grund der Ausnahme des § 4 ist darin zu suchen, daß der Unternehmer schon vor dem Unfall indirekt an den Ersatzberechtigten für den Fall geleistet hat, daß dieser einmal durch einen Unfall zu Schaden kommen sollte.

3. Dagegen ist auf die einen Beamten zu gewährende Entschädigungsrente die ihm gesetzlich zustehende Pension in Anrechnung zu bringen, ebenso müssen die gesetzlichen Witwen- und Waisengelder auf die Rente angerechnet werden, die wegen Entziehung des Unterhalts nach § 3 Abs. II HG. den Hinterbliebenen zu gewähren ist.[3])

Diese Pensionsansprüche des Beamten bezw. seiner Familie gegen den Staat dürfen nicht den vertragsmäßigen oder gesetzlichen Versicherungsgeldern gleichgestellt werden. Mit Recht weist Oertmann[4]) darauf hin, daß „diese Amtspensionen, welche dem Beamten gewährt werden, keine propria causa haben, vielmehr juristisch ein fortdauerndes Gehalt in verkümmerter Form darstellen." Der Schaden, den der Beamte durch den Unfall und seine Pensionierung erleidet, beträgt nicht mehr als die Differenz zwischen dem früheren Gehalt und der Pension.

Aehnlich verhält es sich mit den gesetzlichen Witwen- und Waisenpensionen. Sie sind nicht mit dem Tode des Beamten erst neu entstanden. Wie die Gehaltsforderung des Beamten sind auch diese Ansprüche bereits mit dem Anstellungsvertrag rechtlich begründet. Mit der Anstellung hat der Staat die Verpflichtung übernommen, den Beamten und seine Familie standesgemäß nach Maßgabe der gesetzlichen Gehaltsregulative zu unterhalten.[5])

---

[1]) GewUnfVersG. § 140, KrVersG. § 57 Abs. IV, InvVersG. § 54.

[2]) Bezügl. der verschiedenen Auslegung des § 4 vergl. Eger a. a. O. S. 406 ff.

[3]) Vergl. RG. Urt. vom 19. Januar 1886, Entsch. in Zivils. Bd. 15. S. 114, Urt. v. 14. Dezember 1888, Entsch. in Zivils. Bd. 17. S. 45 ff.

[4]) Oertmann a. a. O. S. 142 ff.

[5]) Laband, Reichsstaatsrecht. 3. Aufl. S. 76. vergl. auch Seydel, bayer. Staatsrecht, Bd. III, 2 S. 115, 440 ff. Seydel faßt den Gehalt des Beamten nicht als Alimen-

Bei Lebzeiten des Beamten erfüllt der Staat diese Alimentationspflicht durch Bezahlung der mit dem Amt verbundenen Rente, diese Rente kommt zwar mit dem Tode des Beamten in Wegfall, die Alimentationspflicht des Staates gegenüber der Familie ist aber damit noch nicht erloschen, der Staat gewährt den Hinterbliebenen eine, wenn auch verringerte Unterhaltsrente in Form der Pension. Soweit diese reicht, ist den Hinterbliebenen durch den Tod des Vaters bezw. Ehegatten das Recht auf Unterhalt nicht entzogen, ein Schaden nicht erwachsen. Daraus ergibt sich ohne weiteres die Verpflichtung der Hinterbliebenen, diese gesetzlichen Pensionen auf die Entschädigungsrente des Unternehmers sich anrechnen zu lassen.

§ 13. **Form des Schadensersatzes.**

Die Art und Weise des von dem Unternehmer zu leistenden Schadensersatzes bestimmt sich nach den allgemeinen Vorschriften des § 249 ff. BGB Da es sich hier grundsätzlich um Vermögensschaden handelt, ist gemäß § 249 BGB. der Schadensersatz in der Weise zu leisten, daß der Unternehmer denjenigen Zustand wieder herstellt, der bestehen würde, wenn der zum Schadensersatze verpflichtende Umstand nicht eingetreten wäre, d. h. der Unternehmer hat die Differenz des Vermögensstandes des Verletzten vor und nach dem Unfall zu vergüten, soweit diese Differenz durch den Unfall verursacht wurde.

Eine Unterbringung in eine Heilanstalt zum Zwecke der Heilung durch den Unternehmer braucht sich der Verletzte keinesfalls gefallen zu lassen. Das Haftpflichtgesetz selbst spricht nur von dem „Ersatz der Kosten der Heilung" und den „Kosten einer versuchten Heilung," §§ 3 und 3a. Auch nach § 249 BGB. kann der Verletzte nicht gezwungen werden, an sich eine Heilung versuchen zu lassen, sondern kann ohne weiteres den zur Wiederherstellung erforderlichen Geldbetrag von dem Ersatzpflichtigen verlangen.[1])

Besondere Bestimmungen trifft das Haftpflichtgesetz für die Entschädigung wegen Aufhebung oder Minderung der Erwerbsfähigkeit und Vermehrung der Bedürfnisse des Verletzten, sowie für den nach § 3 Abs. II für Entziehung des Unterhalts einem Dritten zu gewährenden Schadensersatz.

1. Dieser Schadensersatz ist für die Zukunft durch Entrichtung einer Geldrente zu leisten. Auf diese Geldrente finden § 843 Abs. 2—4 BGB. entsprechende Anwendung. Die Rente ist für 3 Monate im voraus zu entrichten; hat der Ersatzberechtigte den Beginn des Zeitabschnittes erlebt, für den die Rente im voraus zu entrichten ist, so gebührt ihm der volle auf den Zeitabschnitt entfallende Betrag. § 7 Abs. II HG. § 843 Abs. II BGB., § 760 BGB.
2. Der Ersatzpflichtige kann zur Sicherheitsleistung für die Rente angehalten werden, 843 Abs. II BGB., § 7 Abs. III HG. Ob und in welcher Art und für welchen Betrag der Unternehmer Sicherheit zu leisten hat, bestimmt sich nach den Umständen des einzelnen Falles.
3. Auch kann der Ersatzberechtigte Abfindung in Kapital verlangen, wenn ein Grund vorliegt, § 843 Abs. III BGB., § 7 Abs. II HG., z. B. Auflösung der ersatzpflichtigen Gesellschaft.

---

tation, sondern als Gegenleistung öffentlich rechtlicher Natur für geleistete Dienste des Beamten auf. Vergl. auch Th. Gönner, der Staatsdienst usw. S. 145

[1]) Vergl dagegen GewUVG. §§ 22, 23.

4. Das Urteil, welches dem Verletzten bezw. den Unterhaltsberechtigten nach § 3 Abs. II HG. eine Rente zuerkennt, ist von Amts wegen für vorläufig vollstreckbar zu erklären, soweit die Entrichtung für die Zeit nach der Erhebung der Klage und für das der Erhebung der Klage vorausgehende letzte Vierteljahr zu erfolgen hat. § 708 Z. 6 ZPO.
5. Die dem Verletzten zu entrichtende Geldrente ist nur insoweit der Pfändung unterworfen, als der Gesamtbetrag die Summe von 1500 Mk. für das Jahr übersteigt. § 850 Abs. III ZPO. § 7 Abs II. HG. Dagegen ist die den Unterhaltsberechtigten gemäß § 3 Abs. II HG. zu entrichtende Rente schlechthin unpfändbar. § 850 Abs. I Z. 2 ZPO. § 7 Abs. II HG.
6. Die Forderungen auf Schadensersatz (§§ 1—3a HG.) verjähren in zwei Jahren von dem Unfall an. Gegen denjenigen, dem der Getötete Unterhalt zu gewähren hatte, beginnt die Verjährung mit dem Tode des Verpflichteten. § 8 HG. Der Anspruch auf die jeweils fällige Rente dagegen verjährt nach allgemeinen Vorschriften in vier Jahren § 197 BGB. Die Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs [1]) über die Verjährung, Hemmung und Unterbrechung der Verjährung, finden auch im übrigen entsprechende Anwendung.
7. Auch nach Rechtskraft des Urteils, durch welches die Höhe der Rente festgestellt wurde, kann unter den Voraussetzungen des § 323 ZPO. im Wege der Klage bei wesentlicher Aenderung derjenigen Verhältnisse, welche für die Verurteilung zur Entrichtung der Leistungen für die Bestimmung der Höhe der Leistungen oder der Dauer ihrer Entrichtung maßgebend waren, eine entsprechende Abänderung des Urteils verlangt werden. Hierzu ist ebenso der Unternehmer wie der Ersatzberechtigte berechtigt. § 323 ZPO. Solche wesentliche Aenderung der Verhältnisse liegt z. B. vor bei nachträglicher Heilung des Verletzten, Erlangung der früheren Erwerbsfähigkeit, nachträglicher Erhöhung der Amtspension, Wiederverheiratung der ersatzberechtigten Witwe, bei Verschlimmerung des Leidens, weiterer Herabminderung der Erwerbsfähigkeit infolge ungünstiger Erwerbsverhältnisse usw.
8. Die gesetzliche Haftung des Unternehmers kann durch Vertrag im voraus weder ausgeschlossen noch beschränkt werden, Vertragsbestimmungen, welche Bestimmungen des HG. entgegenstehen, haben keine rechtliche Wirkung. § 5. HG.

§ 14. Zusammentreffen mehrerer Ersatzpflichtiger.

Die Haftung des Betriebsunternehmers gegenüber dem Verletzten ist primärer Natur, sie ist keine subsidiäre Haftung in dem Sinne, daß der Betriebsunternehmer erst dann in Anspruch genommen werden könnte, wenn der Ersatz des Schadens von einem anderen Verpflichteten nicht erlangt werden kann. Der Betriebsunternehmer hat weder die Einrede der Vorausklage noch der Teilung gegen die Klage des Ersatzberechtigten. Dies ist nie bestritten worden.[2])

Wenn nun die Haftung des Unternehmers dadurch nicht beeinflußt werden kann, daß ein Dritter selbständig neben dem Unternehmer infolge desselben schädigenden Ereignisses dem Verletzten zum Schadensersatze verpflichtet ist, so entsteht die Frage nach der rechtlichen Natur des Verhältnisses der Ansprüche gegen den Unternehmer und ersatzpflichtigen Dritten.

---

[1]) § 194 ff. BGB.

[2]) Vergl Eger a. a. O. S. 76 und die dort zit. Entsch. d. RG.

Es ist klar, daß in einem solchen Falle der Verletzte von dem Unternehmer Ersatz des ganzen Schadens verlangen kann, daß er anderseits unmöglich berechtigt sein kann, zweimal, von dem Unternehmer und jenem Dritten, Ersatz des vollen Schadens zu fordern. Der Verletzte soll für den erlittenen Schaden voll entschädigt werden, er soll sich aber nicht auf Grund des Unfalls bereichern. Hat einer der Verpflichteten geleistet, so ist der Vermögensverlust, der den Verletzten berechtigte, Schadensersatz zu verlangen, ausgeglichen, so daß von einem Schaden schlechthin nicht mehr gesprochen werden kann.

Fälle, in denen ein Dritter selbständig neben dem Unternehmer infolge desselben Unfalls dem Verletzten zum Schadensersatz verpflichtet werden, sind in der Praxis ungemein häufig.

Infolge des Lärmes eines vorbeifahrenden Eisenbahnzuges scheut das Pferd einer Droschke; es geht durch und wirft einen Arbeiter zu Boden, der sich durch den Fall den Arm bricht. Hier haftet zunächst der Tierhalter nach § 833 BGB. für den Ersatz des entstandenen Schadens. Selbständig neben dem Tierhalter haftet auch für den vollen Schaden der Unternehmer der Eisenbahn aus § 1 HG., denn der Unfall ist zweifellos durch den Betrieb der Eisenbahn verursacht und steht mit dem Betrieb in örtlichem und zeitlichem Zusammenhang.

Oder: Ein Angestellter oder ein Drittter hat vorsätzlich oder fahrlässig den Unfall mitverschuldet, auch hier haftet der Angestellte, der Dritte, wegen der Verletzung auf grund des § 823 ff. neben dem Unternehmer für Ersatz des Schadens.

Für die im 25. Titel des zweiten Buches geregelten unerlaubten Handlungen hat nun das Bürgerliche Gesetzbuch in § 840 Abs. I den Grundsatz aufgestellt, daß mehrere als Gesamtschuldner haften, wenn sie für den aus einer unerlaubten Handlung entstehenden Schaden nebeneinander verantwortlich sind.

Die Novelle des Haftpflichtgesetzes hat nun in Art. 42 EG. z. BGB. die Anwendung des § 840 auf das Haftpflichtgesetz nicht ausdrückldh vorgeschrieben, trotzdem wird man kein Bedenken tragen dürfen, auch in unseren Fällen entsprechend § 840 ein Gesamtschuldverhältnis zwischen dem Unternehmer und dem ersatzpflichtigen Dritten anzunehmen.

§ 840 gilt, wie sich unmittelbar aus Abs. III des Paragraphen ergibt, nicht nur für die Haftung aus denjenigen unerlaubten Handlungen, die ein Verschulden des Täters voraussetzen, sondern ohne Unterschied für alle Fälle, welche im 25. Titel des 2. Buches ihre Regelung gefunden haben, also auch für die obligationes ex lege wie die des Tierhalters usw. Da nun § 840 BGB. keineswegs ein Verschulden der Täter erfordert, so können der Anwendung dieses Paragraphen, der zweifellos eine allgemeine Rechtsregel in Abs. I enthält, auf die Haftung des Unternehmers nach § 1 HG. prinzipielle Bedenken nicht entgegenstehen. [1])

Dagegen wäre es unrichtig, wenn man auch Abs. III auf die Haftung des Unternehmers analog anwenden wollte. Abs. III. des § 840 enthält keine allgemeine Rechtsregel wie Abs. I, sondern eine Ausnahmevorschrift lediglich zu gunsten der in §§ 833—838 BGB. bezeichneten Personen.

Stellt man sich auf den hier vertretenen Standpunkt, so gestaltet sich die Ersatzpflicht des Unternehmers im Verhältnis zur Ersatzpflicht dritter Personen folgendermaßen:

---

[1]) Ebenso RG. v. 24. Nov. 1902. Entsch. in Zivils. Bd. 53 S. 115; RG. Urt. v. 27. Juni 1904, Entsch. in Zivils. Bd. 58 S. 335.

a) Dem Geschädigten haften Unternehmer und Dritte, welche auf grund desselben Unfalls Schadensersatz zu leisten haben, als Gesamtschuldner nach § 421 ff. BGB. Der Verletzte kann von jedem Ersatz des vollen Schadens fordern; mit der Leistung des einen werden auch die übrigen Verpflichteten befreit. § 422 BGB.

b) Im inneren Verhältnis ist jeder grundsätzlich zu gleichen Teilen verpflichtet; soweit einer der Gesamtschuldner den Gläubiger befriedigt und von den übrigen Schuldnern nach Vorschrift des § 426 Ausgleichung verlangen kann, geht die Forderung des Verletzten gegen die übrigen Gesamtschuldner auf ihn über, der Uebergang kann aber nicht zum Nachteil des Verletzten geltend gemacht werden.

Eine Ausnahme wird nach § 840 Abs. III BGB. in dem oben angeführten Fall, in dem neben dem Unternehmer ein Tierhalter für den entstandenen Schaden haftet, zu machen sein: hier trägt im inneren Verhältnis der Unternehmer allein den Schaden. Hat demnach der zuerst in Anspruch genommene Tierhalter den vollen Schaden an den Verletzten bezahlt, so kann er von dem Unternehmer die Rückerstattung der ungeteilten Summe verlangen.

